

Al Presidente del Consiglio dei Ministri

ALLEGATO

A: PRESCRIZIONI DELLA COMMISSIONE V.I.A.

a) modifica del corpo viario:

- dal km 4+400 al km 5+600 circa si dovrà prevedere la realizzazione del corpo viario in rilevato così come previsto nei tratti precedenti e successivi.

b) acque di piattaforma:

- per il dimensionamento dei sistemi di raccolta delle acque di piattaforma e di quelli di pompaggio dovranno essere adeguatamente incrementati i valori delle precipitazioni massime previste in progetto.

c) presidi idraulici:

- Il progetto esecutivo dovrà dettagliare i sistemi di trattamento delle acque di piattaforma (differenziando le problematiche degli eventi accidentali da quelle delle acque di prima pioggia) con particolare riferimento ai tratti in corrispondenza del km 2, km 6 (attraversamento del Bacchiglione), km 7+500, dal km 15 al km 16, km 27, dal km 35+500 al km 37+500 ed infine per il tratto dal km 46 al km 51.

d) trincee:

- Per i tratti da realizzarsi in trincea dovrà essere previsto un rimodellamento morfologico per l'opportuno inserimento nello specifico contesto dei luoghi.

e) monitoraggio delle trincee:

- Per i tratti in trincea, o in galleria artificiale, dovrà essere predisposto un sistema di monitoraggio in base al quale gestire le condizioni di sicurezza idraulica dell'infrastruttura. Tale monitoraggio dovrà essere realizzato in modo da permettere di monitorare anche le portate e le fluttuazioni dell'acquifero superficiale al fine di evitare interferenze con la falda stessa. Il monitoraggio dovrà essere eseguito in continuo mediante telecamere, registrato e controllato da una sala operativa che possa intervenire in tempo reale.

f) piano di cantierizzazione:

- dovrà essere presentato un piano di cantierizzazione che ottimizzi:
 - l'interferenza con la viabilità ordinaria esistente sia dal punto di vista funzionale che delle ricadute ambientali che eventualmente dovranno essere mitigate;
 - l'uso di accorgimenti idonei per evitare la diffusione delle polveri, soprattutto nel periodo estivo.

g) tutela dell'inquinamento atmosferico:

- dovrà essere prevista la realizzazione di fasce vegetali filtro di larghezza di almeno 5 m per l'attraversamento dei territori a vocazione agricola e di larghezza variabile tra i 15 e i 20 m nei tratti, con maggiore uso residenziale:
 - zona al km 8 lato destro;
 - dal km 12 al km 13 lato sinistro;
 - zona al km 18 lato sinistro;
 - zona al km 22,5 lato sinistro;
 - dal km 26 al km 27 lato sinistro;
 - zona al km 35 lato sinistro così come emerge dalle simulazioni effettuate nell'ambito della specifica componente ambientale.



h) inserimento a verde:

- in sede di progettazione esecutiva, gli interventi a verde dovranno essere dettagliati e caratterizzati con particolare riferimento a:
 - l'elenco delle specie autoctone di arbusti ed alberi delle serie dinamiche della vegetazione potenziale naturale;
 - i sestri di impianto che possano consentire di creare un idoneo effetto filtro (es. almeno 1 albero ogni 30 m² ed un arbusto ogni 10 m²) e che abbiano una disposizione a mosaico e non a linee geometriche.

Il progetto esecutivo di inserimento e di mitigazione ambientale e paesaggistica, dovrà tradurre i criteri generali di inserimento presentati nei documenti di progetto e nello studio di impatto ambientale, in progetti esecutivi comprensivi di capitolati d'appalto e computo delle risorse necessarie.

Gli interventi di inserimento ambientale devono essere sviluppati secondo quanto definito nell'ambito delle linee guida delle opere a verde del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

i) tutela dall'inquinamento acustico:

- nel corso delle successive fasi progettuali dovrà essere predisposto un progetto acustico esecutivo, in ottemperanza alla normativa vigente, che consenta di:
 - prevedere schermi acustici, anche provvisori, per tutelare le popolazioni durante la fase di costruzione, qualora nel dettaglio della predisposizione delle fasi di cantiere se ne riscontrino gli estremi;
 - tutelare, come previsto dalla normativa, i 9 ricettori per i quali lo studio di impatto ambientale prevede un impatto residuo;
 - tutelare le aree contermini alle residenze;
 - dimensionare gli interventi con la finalità di raggiungere, per quanto possibile, i valori di qualità di cui alla tab. D del DPCM 14/11/97, fermo restando, come soglia inderogabile, i limiti di cui alla tabella C del medesimo decreto.

l) monitoraggio:

- il progetto esecutivo dovrà essere corredato da un piano di monitoraggio riguardante tutte le componenti ambientali e le tre fasi dell'opera: ante operam, costruzione e post operam. Tali controlli dovranno consentire di verificare quanto ipotizzato nelle diverse fasi di progetto e/o apportare eventuali correttivi. Detto piano di monitoraggio dovrà essere concordato con l'ARPA Regionale.

m) sismicità:

- l'area lungo la quale si sviluppa il tracciato è stata interessata da eventi sismici originatisi lungo le strutture sismogenetiche ubicate all'esterno. In base ai dati storici l'area, in parte, ha registrato effetti macrosismici del V - VI grado MCS.
Considerando che le nuove vie di comunicazione a scorrimento veloce possono rappresentare infrastrutture di strategica importanza in caso di calamità naturali (eventi alluvionali catastrofici, eventi sismici ecc.) è opportuno che nella progettazione dei manufatti, a vantaggio di sicurezza non solo delle opere ma soprattutto per il territorio servito, si adottino le norme della seconda categoria sismica.

n) corridoi faunistica:

- nell'ambito della progettazione esecutiva devono essere individuati i corridoi ecologici per il passaggio della fauna con particolare riferimento alla fauna minore.

Be
R



Al Presidente del Consiglio dei Ministri

B: PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI DELLA REGIONE VENETO

1. Dovrà essere sempre garantita l'accessibilità ai fondi agricoli e la continuità del sistema idraulico delle aree interessate dall'autostrada.
2. Il ponte di attraversamento del Fiume Adige dovrà essere realizzato come proposto nella soluzione del ponte strallato con piloni ad "A".
3. Il progetto in sede esecutiva, dovrà prevedere, oltre agli interventi compensativi previsti quali l'Area attrezzata a Parco sui Fiumi Bacchiglione ed Adige, le seguenti opere:
 - realizzazione di un "Parco di Pianura" nel territorio del Comune di Agugliaro (VI) ed Albettono (VI);
 - realizzazione di parcheggi scambiatori in corrispondenza degli svincoli di tutti i caselli con un minimo di 100 posti auto per il casello di Longare e la barriera di Badia Polesine, ed un minimo di 50 posti per tutti gli altri caselli di progetto;
 - realizzazione dell'attraversamento del fiume Bacchiglione mediante un ponte strallato di caratteristiche analoghe a quelle previste sull'Adige.
 - realizzazione della viabilità secondaria compresa tra il casello di Noventa Vicentina (VI) ed il Comune di Roveredo di Guà (VR), secondo il tracciato presentato dalle Amministrazioni Provinciali di Vicenza e Verona, in sede di osservazioni;
 - realizzazione anche per il tratto compreso dalla barriera di Badia Polesine fino all'innesto con la S.S. n° 434 "Transpolesana", di una sezione stradale a quattro corsie con piattaforma analoga per caratteristiche e dimensioni a quella dell'intero tratto autostradale.
4. In fase di progettazione esecutiva del sistema di monitoraggio acustico si dovranno tener presenti i seguenti criteri per la scelta dei punti, da concordare e verificare con i competenti uffici dell'A.R.P.A.V.:
 - i punti di misura rappresentativi dell'ante operam con l'obiettivo di confrontarli con il corso d'opera; in questo caso vanno scelti punti in corrispondenza di residenze o siti sensibili (scuole, ospedali, ecc.) vicini alle future aree di cantiere (sia i cantieri fissi che il fronte avanzamento lavori);
 - i punti di misura rappresentativi dell'ante operam con l'obiettivo di confrontarli con il post operam; in questo caso i valori saranno confrontati sia con i valori misurati post operam sia con le previsioni di calcolo già effettuate; è importante che questi punti siano scelti in corrispondenza di ricettori per i quali sono previsti impatti residui;
 - i punti scelti per il monitoraggio devono fornire una rappresentazione il più possibile completa dei diversi scenari acustici che si possono presentare in funzione del contesto urbanistico e territoriale interessato dalla costruenda strada;
 - ogni punto deve differire dall'altro per almeno uno dei parametri che condiziona in modo significativo la propagazione del rumore nell'ambiente: tipo di terreno (più o meno riflettente), presenza e assenza di barriera in progetto, propagazione del suono in campo libero o campo diffratto (presenza o assenza di edifici).

Dovranno inoltre essere eseguite, per tutti i punti di monitoraggio scelti, misure acustiche ante operam.

Le barriere acustiche dovranno essere dotate di opportune opere a verde di mascheramento delle strutture ed inoltre al fine di mitigare ulteriormente l'impatto visivo, in fase esecutiva

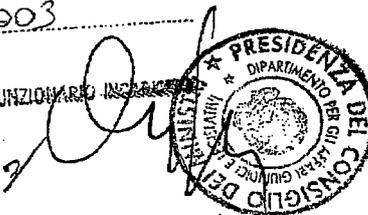
dovrà essere prevista, in zone di particolare impatto e di rilevante valenza paesaggistica, la realizzazione di barriere con strutture in legno o con strutture atte ad ospitare essenze arbustive.

RACCOMANDAZIONI

- a) Considerato che in data successiva alla redazione del progetto (marzo 2002) è entrato in vigore il D.M. 60/2002, risulta opportuno e necessario aggiornare il calcolo delle immissioni in atmosfera, in accordo con A.R.P.A.V. e secondo le disposizioni contenute nel nuovo Decreto.
- b) Considerato che il progetto presentato prevede la verifica sismica per il ponte strallato sull'Adige, si ritiene opportuno estendere tale verifica a tutte le altre "opere d'arte" principali.

LA PRESENT E COPIA SI COMPONE
DI N. 3 pagine
Per copia conforme
Roma 26.05.2003

IL FUNZIONARIO INCARICATO



Be

AR