

ALLEGATO

PRESCRIZIONI

Parte 1^a - Prescrizioni

Parte 2^a - Raccomandazioni

Parte 1^ - Prescrizioni

Prima della fase progettuale definitiva dell'opera si dovrà procedere, con oneri complessivi a carico del proponente e Direzione scientifica affidata alla Soprintendenza archeologica del Veneto, a:

- esecuzione di specifica ricerca storico archivistica sull'area;
- estensione di relazione da analisi aerofotointerpretativa o da satellite per ricostruzione del quadro ecosistemico e paleogeografico;
- esecuzione di campagna di carotaggi continui indisturbati mirati ad integrare i dati archeologici dell'area e i dati paleografici (numero e lunghezza delle carote da concordare con la Soprintendenza);
- assistenza archeologica specialistica alle opere anche di movimento di terra con onere complessivo delle indagini e dell'assistenza a carico del proponente l'opera e Direzione Scientifica a carico della Soprintendenza;

Il progetto definitivo deve:

- prevedere lo spostamento del tracciato rispetto alla Villa Fapanni Combi così come da elaborati riportati nello Studio di Impatto Ambientale da parte dell'Ente proponente con la denominazione "Variante Villa Combi" al punto 1.8.5;
- prevedere, in corrispondenza del Cancello monumentale di Villa Rigamonti in loc. Campocroce, lo spostamento del tracciato consistente in una traslazione di alcuni metri dei pilastri del viadotto, affinchè sia garantita la percezione scenografica ed il cono prospettico del viale della Villa;
- prevedere la delocalizzazione dell'area di servizio presso lo Scolo Serva in comune di Preganziol in una parte del territorio meno caratterizzato paesaggisticamente, quale potrebbe essere quello compreso tra l'attraversamento della A27 e l'innesto con la A4, evitando in tal senso la prevista demolizione di un edificio rurale di epoca facente parte di una grande tenuta agricola già proprietà Marcello;
- prevedere, per quanto concerne l'attraversamento di Vetręgo un prolungamento nel tratto in sottopasso in modo che il centro abitato risulti maggiormente protetto;

- prevedere, riguardo all'edicola votiva posta in località CREA, uno smontaggio ed un ricollocamento nelle immediate vicinanze;
- prevedere per il tratto del passante di attraversamento dello Scolo Lusore in cui il tracciato della nuova opera passa a non più di 70 metri dall'area di Forte Tron, area soggetta a vincolo monumentale con declaratoria del 18/5/88, soluzioni alternative di allontanamento del tracciato dall'area vincolata, nonché definire in fase definitiva di progetto le opere di mitigazione;
- sviluppare gli interventi di carattere generale e locale indicati nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione tenendo conto delle sorgenti di radiazioni non ionizzanti di rilievo eventualmente presenti sul territorio;
- stralciare la realizzazione della bretella "Raccordo stradale Casello di Spinea – SS 309 Romea";
- subordinare al completamento degli archi principali della rete stradale nell'area la dismissione dell'attuale casello di Venezia – Mestre, con la liberalizzazione del traffico sul tratto autostradale (compreso tra i caselli Dolo e Venezia – Mestre), al fine di evitare che le infrastrutture esistenti continuino a svolgere funzioni di attraversamento;
- prevedere in corrispondenza dei caselli aree di parcheggio anche per mezzi pubblici idoneamente attrezzate con un numero di posti macchina non inferiore a 200 per le stazioni sulla A4 e non inferiore a 100 sulle altre;
- dettagliare la cantierizzazione:
 - 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;
 - analizzando il rumore e le vibrazioni dei cantieri ed individuando, oltre ai livelli di emissione anche i livelli di immissione che il cantiere stesso produce nei ricettori sensibili siti nell'intorno dello stesso, valutando inoltre la presenza delle componenti tonali, a bassa frequenza ed impulsive (Allegato A del DM 16.03.1998) qualora i cantieri si configurassero come sorgenti fisse e verificando nei ricettori sensibili più vicini al cantiere il rispetto dei limiti differenziali;
 - descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, le modalità di realizzazione dei rilevati e degli scavi (trincee e gallerie, l'invio a discarica (movimenti terra);

- individuando i consumi idrici nella fase di cantiere, predisponendo un piano di approvvigionamento idrico che indichi le relative fonti e che sia compatibile con le risorse disponibili;
- specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere;
- prevedendo un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da olii, carburanti e altri inquinanti dai cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento come le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale;
- specificando le aree destinate al deposito temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
- approfondire lo studio degli effetti diretti ed indiretti dell'opera autostradale (comprese le opere complementari e quelle per il drenaggio e la sicurezza idraulica della stessa autostrada) sull'intero sistema idrografico e di bonifica dei bacini e sottobacini attraversati (compresi sia l'intera estensione della rete principale verso valle sia il sistema minore di drenaggi di bonifica e della rete consortile secondaria e terziaria) e verificare l'uso di innovativi criteri di rinaturazione dei corsi d'acqua e di ricostituzione di zone umide con funzione di ecosistemi filtro e di laminazione delle piene;
- armonizzarsi con le indicazioni e le prescrizioni che potranno derivare dalla definizione del Piano di Bacino della Laguna Veneta;
- assicurare la continuità del deflusso delle acque di superficie della rete minore e sotterranea, laddove attraversano il sedime autostradale, con manufatti o con la formazione di corpi drenanti, costituiti da materiale inerte, disposti lungo l'asse originario;
- in corrispondenza del pSIC "ex Cave di Villetta Salzano" traslare, per quanto possibile, il tracciato verso Sud - Est, avvicinandolo al confine del Comune di Martellago, limitando l'interferenza con il sito stesso all'area più marginale e garantendo la continuità ecologica degli habitat; recuperare inoltre un'area di habitat pari a quella eventualmente sottratta od alterata e realizzare le misure compensative (corridoi ecologici lungo i corsi d'acqua Rio Storto e fiume Marzenego) individuate nel documento Relazione di incidenza;
- assicurare corridoi protetti di attraversamento per la fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati;
- prevedere la realizzazione di una sistemazione a verde delle aree di pertinenza del passante, esterne alla piattaforma stradale, con finalità di filtro e di mitigazione visiva dell'opera; il

rapporto tra area verde (comprensiva delle fasce tampone boscate, aree reliquiate, ecc.) e superficie asfaltata non dovrà essere inferiore al 25%;

- adottare per i caselli, invece della tipologia di svincolo a “trombetta”, una configurazione con svincolo a “diamante” terminante su rotatoria; dotare l’infrastruttura delle predisposizioni per una futura implementazione del sistema “multiliner”;
- prevedere un impianto di controllo delle condizioni di visibilità, con dispositivi ad alta tecnologia e con attivazione automatica in caso di riduzione della visibilità;
- approfondire lo studio del rumore e delle vibrazioni emessi dal traffico (nell’infrastruttura e nella viabilità locale) in fase di esercizio, verificando i livelli che potranno prodursi nei ricettori sensibili nelle condizioni più critiche ed adottando tutte le misure per evitare il superamento dei valori previsti dalla normativa vigente;
- laddove il tracciato, per prossimità alle abitazioni o a siti ambientalmente sensibili, determini la necessità di contenere l’impatto acustico mediante barriere fono – assorbenti, prevedere barriere acustiche dotate di opportune opere a verde di mascheramento delle strutture al fine di mitigare ulteriormente l’impatto visivo; in zone di rilevante valenza paesaggistica dovrà essere prevista la realizzazione di barriere con tecniche e materiali che abbiano un elevato effetto mimetico come strutture in legno o strutture atte ad ospitare essenze arbustive, ovvero, dossi alberati ed inerbati ecc.;
- prevedere il maggior numero e la più ampia estensione possibile di barriere alberate, lungo tutto il tracciato autostradale, in modo da realizzare, oltre che una mitigazione, anche una compensazione ambientale; prevedere inoltre l’inserimento di barriere, soprattutto di tipo vegetale, con funzione di filtro alla ricaduta di inquinanti con particolare riguardo a quelle aree dove vi potrebbe essere un danno alla qualità della produzione agricola di pregio;
- per quanto riguarda la valutazione degli effetti nell’atmosfera (prodotti dal traffico nell’infrastruttura e nella viabilità locale), approfondire l’analisi del fenomeno (con l’applicazione di modelli diffusivi e meteorologici a scala regionale, che tengano conto, tra l’altro, delle serie storiche delle banche dati esistenti, delle turbolenze causate dalle barriere e del regime dei venti), e tenere sotto controllo i picchi di inquinamento, adottando tutte le misure per evitare il superamento dei valori previsti dalla normativa vigente;
- approfondire lo studio della diffusione di NO₂, riferendosi in particolare ai ricettori sensibili che vanno opportunamente individuati e localizzati;
- prevedere sovrappassi e sottopassi (con altezza fino a m. 5 ove è necessario consentire il transito di mezzi agricoli) o studiare microvarianti al tracciato in grado di mantenere il

- collegamento tra aree agricole, già funzionalmente connesse, tra infrastrutture (strade, canali di irrigazione) e tra centri abitati a carattere rurale;
- includere la redazione di una cartografia aggiornata in scala adeguata e di fascia larga che consenta di evidenziare edifici in costruzione o recentemente edificati ed i relativi impatti ambientali, e tale da consentire la valutazione puntuale di tutti i recettori sensibili per quanto riguarda gli impatti vibrazionale, acustico e atmosferico;
 - in relazione alla criticità della botte a sifone, tramite la quale il Canale Lusore sottopassa il Taglio di Mira, prendere in considerazione l'alternativa progettuale specificata nelle successive raccomandazioni; qualora questa alternativa non fosse realizzabile , valutare attentamente il dimensionamento della botte al fine di evitare che le maggiori portate, che possono transitare lungo il fiume stesso, siano incompatibili con la sicurezza idraulica della porzione del fiume posta più a valle; tenere conto che, prima di procedere alla realizzazione degli interventi di natura idraulica della porzione del fiume posta più a valle; dovrà essere effettuata la bonifica ambientale del tratto terminale del Canale Lusore;
 - prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendone eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di arre 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 si scadente qualità, ecc.);
 - tenere conto dell'eventualità che il finanziamento dell'Unione Europea per la creazione di un bosco sui due lati della nuova infrastruttura non venga concesso, studiando e proponendo alle Amministrazioni competenti delle ipotesi di finanziamento alternative;
 - verificare la presenza di resti dell'agro centuriato romano e tener conto dei vincoli paesaggistici, ambientali, archeologici ed urbanistici;
 - predisporre un Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni;
 - prevedere, per quanto riguarda lo svincolo posto al confine fra i Comuni di Venezia e Marcon, sull'attuale A4, una diversa configurazione geometrica, anche al fine di rendere più funzionale l'opera in relazione alla destinazione urbanistica delle aree circostanti;
 - prevedere un allungamento del tratto in galleria artificiale in corrispondenza della S.P. n. 39 in località Cappella in Comune di Scorzè (VE), per circa 100 metri per lato e, pertanto circa 200 metri complessivi;

Nella fase di cantiere si deve:

- garantire il più possibile l'efficienza della viabilità locale già in fase di cantiere;
- anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione dell'infrastruttura, ove queste non interferiscano con le attività di cantiere;
- utilizzare dei mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico ed adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti.

Deve inoltre predisporsi quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).

Parte 2^a - Raccomandazioni

Si raccomanda:

a. che il progetto definitivo valuti varianti locali per verificare situazioni di criticità puntuale, e in particolare:

- considerata la notevole profondità del sifone dello scolo Lusore e la concomitante altezza del rilevato necessario per superare il canale taglio, si esamini l'opportunità di abbassare la livellata in corrispondenza dei due corsi d'acqua in maniera da eliminare la necessità del sifone stesso; la tratta stradale tra i due canali non dovrà necessariamente essere in galleria artificiale;

- allungare il lato Nord della galleria artificiale di Vetrogo per minimizzare gli impatti visuali;

- nella stessa tratta si verifichi l'opportunità di spostare il tracciato verso Nord, aumentandone la flessuosità, per realizzare un attraversamento ortogonale del canale Taglio.

b. di assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS);

c. che il progetto definitivo, relativamente agli interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente, adotti le migliori tecniche disponibili per assicurare sempre l'ottimizzazione degli interventi di recupero delle aree di cantiere;

d. che siano approfonditi, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, gli aspetti estetici dei manufatti (riducendo ove possibile le dimensioni, studiando le sagome, i colori, i materiali, ecc.) e vengano adeguatamente studiate le modalità del loro inserimento nel paesaggio. In particolare:

- nel progettare le barriere antirumore, tenendo conto che il paesaggio della pianura veneta (per le consizioni di ampia intervisibilità, che la sua morfologia in alcuni casi consente, e per la presenza di edifici e di complessi di edifici) presenta spesso un valore storico – ambientale diffuso;

- per il migliore inserimento paesaggistico delle opere d'arte, realizzare una progettazione integrata paesaggistico – architettonica (rilevati, trincee, viadotti, ecc.) tale da permettere il miglior inserimento dell'opera nel paesaggio e mitigarne di conseguenza l'effetto di cesura – territoriale;

- prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturazione (piantumazioni, mascheramenti);

- prevedere che le opere di sostegno siano a finitura simile a quelle tradizionali:

- e. in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, siano verificate le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità;
- f. le attività di progettazione e di gestione delle opere idrauliche vengano svolte in stretto collegamento con i Consorzi di Bonifica;
- g. venga mitigata l'eventuale interferenza visuale con edifici e siti di interesse storico – ambientale;
- h. venga studiata la possibilità di allungare il tratto di copertura della trincea in corrispondenza della strada Moglianese in località Cappella di Scorzè;
- i. sia verificata la possibilità di un'apertura anticipata all'esercizio del tratto ad Est compreso tra la A27 e l'A4 (Venezia – Trieste), per agevolare i traffici soprattutto turistici.