

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 30 aprile 2012.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001): Via del Mare: collegamento A4-Jesolo e litorali. Approvazione progetto preliminare (CUP H41B0900116005). (Deliberazione n. 56/2012).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, prevedendo in particolare che le opere medesime siano comprese in Intese Generali Quadro tra il Governo ed ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» (da ora in avanti «Codice dei contratti pubblici»), così come da ultimo modificato dal decreto-legge 31 maggio 2011, n. 70, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 12 luglio 2011, n. 106, e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione» alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture

e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata opposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», che, all'art. 11, dispone che, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», che all'art. 41, comma 4, come modificato dall'art. 22, comma 1, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, prevede che le delibere assunte da questo Comitato relativamente ai progetti e ai programmi d'intervento pubblico siano formalizzate e trasmesse al Presidente del Consiglio dei Ministri per la firma entro trenta giorni decorrenti dalla seduta in cui le delibere stesse vengono assunte;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corregge in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81, (G.U. n. 95/2011 S.O.), con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica che include l'opera in esame, come «nuovo inserimento», nella Tabella I «Programma delle infrastrutture strategiche aggiornamento 2010»; nell'ambito dell'intervento «A4 Venezia-Trieste e il sistema turistico del litorale veneto: collegamenti con le tratte Meolo Iesolo e Alvisopoli»;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 58 (G.U. n. 3/2012), con la quale, ai sensi dell'art. 176, comma 3, lett. e), del citato decreto legislativo n. 163/2006, come integrato dall'art. 3 del decreto legislativo 31 luglio 2007, n. 113, questo Comitato ha approvato l'aggiornamento delle linee guida predisposte dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere – istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato ai sensi dell'art. 15, com-



ma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora il richiamato art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – per definire i contenuti degli accordi che il soggetto aggiudicatore di una infrastruttura strategica deve stipulare con gli organi competenti in materia di sicurezza, nonché di prevenzione e repressione della criminalità;

Vista la nota 16 aprile 2012, n. 14607, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato, dell'intervento denominato «Via del Mare: Collegamento A4-Jesolo e litorali - approvazione progetto preliminare» e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 24 aprile 2012, n. 15637, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso documentazione istruttoria integrativa;

Vista la nota del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, consegnata nel corso della seduta odierna, con la quale si precisa che lo schema di convenzione e relativo piano economico finanziario da porre nella documentazione a base di gara, unitamente a una analisi di traffico in linea con gli standard di settore, saranno sottoposti all'esame del Comitato in una successiva seduta, previo parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 13 maggio 2010, n. 58);

Vista la nota 30 aprile 2012, n. 1793, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che l'infrastruttura in esame è costituita sostanzialmente da una bretella di collegamento tra il casello di Meolo sulla A4 Milano-Trieste, in fase di realizzazione, e la rotatoria «Frova», a nord-ovest dell'abitato di Jesolo;

che tale asse stradale ha uno sviluppo complessivo di circa 19 km, di cui circa 11 km di adeguamento della viabilità esistente, 6,5 km di viabilità in nuova sede, e 1,5 km di affiancamento alla viabilità esistente, e interessa il territorio di 2 Province e 5 Comuni:

Provincia di Treviso: (1 comune) Roncade;

Provincia di Venezia (4 comuni): Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave e Jesolo.

che le principali finalità dell'opera si possono così riassumere sinteticamente:

facilitare la connessione tra Autostrada A4 «Venezia-Trieste» e le località di Jesolo e Cavallino;

separare i flussi di traffico locale-urbano ed esterno-extraurbano, introducendo gerarchie nel sistema viario;

eliminare il traffico di attraversamento delle aeree maggiormente urbanizzate;

che l'opera sarà soggetta a pedaggio e che i cinque accessi a pagamento sono previsti nelle seguenti località:

Meolo;

Rotatoria sulla S.S.14;

Rotatoria sulla S.P. 47 a Caposile;

Santa Maria di Piave (accesso solo in direzione Jesolo);

Cà Nani (in sola entrata per chi proviene dalla S.R. 43 in direzione di Jesolo);

che la Regione Veneto, con deliberazione di Giunta 21 aprile 2009, n. 988, ha dichiarato, ai sensi dell'art. 153 del d.lgs. n. 163/2006 - vigente al tempo della pubblicazione dell'avviso per la ricerca del promotore sul GUCE dell'8 maggio 2007 -, il pubblico interesse per la proposta di finanza di progetto presentata congiuntamente in data 2 aprile 2007 dalle società «Adria Infrastrutture S.p.A.» di «Venezia Mestre», «Strade del Mare S.p.A.» di Jesolo e Consorzio «Via del mare» di Venezia Mestre, in merito alla progettazione, costruzione ed esercizio della superstrada a pedaggio denominata «Via del mare: collegamento A4-Jesolo e litorali»;

che la stessa Regione, in fase di elaborazione dello Studio di impatto ambientale, ha aperto un processo di consultazione con i territori attraversati dalla nuova opera, per poter giungere a una scelta progettuale il più possibile condivisa e concertata con i vari Enti;

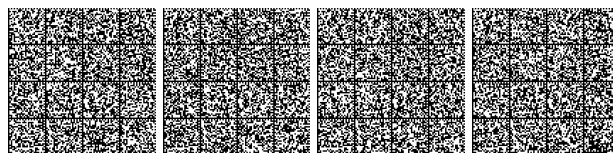
che, all'esito di tale processo, sono stati apportati quattro adeguamenti alla proposta originaria del promotore riguardanti il Comune di Meolo, il tratto compreso tra la S.S. 14 e la via Emilia in Comune di Musile di Piave, la località Caposile e il tratto finale del tracciato (rotatoria Frova);

che la Regione Veneto, quale soggetto aggiudicatore, con note 30 dicembre 2009, nn. 724663 e 724720, ha inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali e a tutte le altre amministrazioni interessate il progetto preliminare dell'opera, così adeguato, e lo Studio di impatto ambientale;

che la Direzione infrastrutture della Regione Veneto, ha provveduto, in data 7 gennaio 2010, a far pubblicare la comunicazione di avvio del procedimento di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto preliminare in esame su due quotidiani di cui uno a diffusione nazionale (Corriere della sera) e uno a diffusione locale (Il Gazzettino);

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con nota n. 8461 dell'11 marzo 2011, ha trasmesso il parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, espresso dalla Commissione V.I.A. sul progetto (parere n. 611 del 16 dicembre 2010);

che la Regione Veneto, con deliberazione della Giunta regionale 5 luglio 2011, n. 938, sentiti gli enti locali interessati, ha espresso, ai sensi dell'art. 165, comma 5, del d.lgs. n. 163/2006 e s.m.i., parere favorevole sul progetto all'esame, ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'intervento;



che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 26 luglio 2011, n. 24543, ha espresso il parere di competenza, favorevole con prescrizioni;

che, la Regione Veneto, con nota 24 gennaio 2012, n. 36377, ha trasmesso copia del Piano economico finanziario (PEF) aggiornato;

sotto l'aspetto attuativo:

che il Soggetto aggiudicatore dell'intervento è la Regione Veneto;

che la concessione avrà una durata pari a 40 anni, a partire dalla data di messa in esercizio;

che il CUP del progetto è H41B0900116005.

sotto l'aspetto finanziario:

che la realizzazione dell'opera è prevista mediante totale ricorso alla finanza di progetto;

che il PEF aggiornato trasmesso dalla Regione Veneto con la sopra citata nota 24 gennaio 2012, n. 36377, riporta un costo complessivo dell'intervento, comprensivo di progettazione, lavori, oneri per la sicurezza e somme a disposizione, pari a 200,7 milioni di euro, al netto di IVA, di cui 148,0 milioni di euro per lavori e 52,7 milioni di euro per somme a disposizione;

che l'Unità tecnica finanza di progetto, con parere 18 aprile 2012 osserva che, sulla base del piano economico finanziario trasmesso dal Ministero proponente, il Debt Service Cover Ratio (DSCR) — rapporto tra i flussi di cassa annuali del progetto (al netto delle imposte) e gli oneri annuali per il servizio del debito (quota capitale e quota interessi) — è leggermente inferiore al valore minimo richiesto dagli istituti finanziatori;

che la medesima Unità segnala l'esigenza di integrare la documentazione economico finanziaria con un'analisi del traffico in linea con gli standard di settore, aggiornando altresì le ipotesi sottostanti alla strutturazione finanziaria del progetto alle attuali condizioni di accesso al credito.

Delibera:

1. Approvazione progetto preliminare.

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.4, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare dell'opera «Via del mare: collegamento A4-Jesolo e litorali».

1.2 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., l'importo di 200.751.772,00 euro al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa del progetto preliminare approvato al punto 1.1.

1.3 La copertura finanziaria dell'intervento è interamente assicurata con fondi privati, senza alcun contributo pubblico.

1.4 Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nella prima parte dell'allegato alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato.

2. Proposta del promotore.

2.1 Ai sensi dell'art. 175, comma 4, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. è valutata favorevolmente la proposta del promotore relativa all'opera «Via del mare: collegamento A4-Jesolo e litorali».

2.2 Entro 15 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà sottoporre a questo Comitato lo schema di convenzione da porre nella documentazione a base di gara e il relativo piano economico finanziario, previo parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS). Detto piano dovrà essere aggiornato anche sulla base del parere dell'Unità tecnica finanza di progetto, di cui alla presa d'atto.

3. Clausole finali.

3.1 Il PEF di cui al punto 2.2 dovrà evidenziare, ai sensi della sopra citata delibera n. 58/2011, l'aliquota forfettaria, ragguagliata all'importo complessivo dell'intervento, finalizzata all'attuazione di idonee misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa.

3.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

3.3 Il medesimo Ministero, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA.

3.4 Il predetto Ministero provvederà altresì a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.5 Il Soggetto aggiudicatore avrà l'obbligo di stipulare apposito protocollo con la Prefettura competente UTG e il concessionario individuato all'esito della gara, inteso a recepire le linee guida per i controlli antimafia approvate con la richiamata delibera n. 58/2011.

3.6 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 30 aprile 2012

Il Presidente: MONTI

Il Segretario: BARCA

Registrato alla Corte dei conti il 7 agosto 2012

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 8, foglio n. 56



VIA DEL MARE: COLLEGAMENTO A4 - JESOLO E LITORALI**PRESCRIZIONI – PARTE PRIMA**

1. Nel bando di gara per l'affidamento in concessione dell'opera, il Soggetto Aggiudicatore dovrà prevedere quanto disposto dalla Delibera CIPE 03.08.2011 n. 58 in materia di sicurezza e lotta antimafia.
2. 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 gli Enti territoriali di competenza, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici.
3. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impianti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere.
4. Produrre appositi progetti, ai fini della compatibilità ambientale, di eventuali riutilizzi delle terre ai sensi dell'art. 186 del DLgs n. 152/06, modificate dal DLgs. n. 4/08 e dal DLgs n.128/2010.
5. Lo sviluppo progettuale dovrà indirizzarsi, per quel che riguarda le alternative presentate, verso le soluzioni indicate come preferenziali nel SIA di progetto, con le dovute verifiche con Enti Regionali e Locali di cui alle successive note; in particolare la compatibilità ambientale di maggior validità si intende realizzata per:

Soluzione A - per quanto attiene l'attraversamento dell'Autostrada A4 "Venezia-Trieste", in Comune di Meolo, la soluzione viabilistica indicata nel S.I.A.

- La soluzione dovrà essere sviluppata e documentata progettualmente nelle sue interferenze con le preesistenze storiche ubicate all'interno della zona a "Parco Privato", oltre che rispetto ai vincoli relativi alla locale zona archeologica vincolata ai sensi della legge n. 1089/1939 e legge n. 431/1985. Il progetto dovrà approfondire lo studio della soluzione proposta con rilievi di dettaglio, confronti con gli Enti territoriali e riqualificazione dei tracciati della viabilità secondaria interferita.

Soluzione B - per quanto riguarda il tratto di progetto compreso tra la S.S. 14 e via Emilia, in Comune di Musile di Piave, la soluzione viabilistica indicata nel S.I.A.

- La soluzione dovrà essere sviluppata e documentata progettualmente nelle sue interferenze con i nodi della rete ecologica preesistente. Il progetto dovrà inoltre approfondire lo studio della soluzione con particolare riferimento alla riqualificazione dei tracciati della viabilità secondaria interferita.

Soluzione C - per quanto riguarda l'attraversamento della Piave Vecchia e lo scavalco della rotatoria esistente in località Caposile, la soluzione viabilistica indicata nel S.I.A..

- La soluzione progettuale preferenziale per lo sviluppo del progetto definitivo è quella di previsione del collegamento diretto tra Musile e Caposile, sicuramente migliorativa dal punto di vista trasportistico. La soluzione esaminata ha però evidenziato l'esistenza di tutta una serie di problematiche che dovranno essere necessariamente riesaminate nella fase progettuale definitiva con rielaborazione del progetto (in concerto con le autorità Comunali interferite) in relazione alla definizione degli aspetti relativi a:

- ✓ Interferenza con le zone agricole di pregio eventualmente interessate dell'infrastruttura anche solo come ricaduta di inquinanti al suolo.



- ✓ Minimizzazione degli impatti sulla rete di irrigazione locale ed eventuale progetto di modifica e sostituzione.
- ✓ Minimizzazione dei reliquati agricoli e loro destinazione ad opere di mitigazione e/o compensazione.
- ✓ Abbattimenti dell'inquinamento luminoso.
- ✓ Analisi degli impatti dovuti al rumore con riesame delle mitigazioni atte a diminuirne gli effetti sulla popolazione, destinando a questo scopo le eventuali aree di reliquato, con realizzazioni di schermature acustiche prima e oltre all'introduzione di barriere fonoassorbenti, con l'intento di evitare comunque l'intervento diretto sul ricettore.
- ✓ Studio idraulico sul corso del Piave Vecchia, analizzandone le piene per periodi anche due centennali, alla luce dei rischi di erosione insiti nel punto di strettoia dell'alveo, punto molto prossimo all'intervento con nuova struttura di attraversamento.

Soluzione D - per quanto attiene al tratto terminale in corrispondenza della rotatoria in località "Frova", in comune di Jesolo, la soluzione viabilistica indicata nel S.I.A.

- La soluzione dovrà essere sviluppata e documentata progettualmente nelle sue interferenze con la vicina Laguna Veneta in termini di ricaduta di inquinanti e impatti potenziali (data la vicinanza all'area SIC); particolare attenzione dovrà essere posta all'interferenza con le realtà industriali preesistenti, con analisi di dettaglio e soluzioni di mantenimento delle produzioni ed accessibilità dell'area.
6. Recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale aggiornato, e integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, nonché recepire e sviluppare le compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche, per un valore non superiore al 2,0% dell'importo dell'opera; nel caso di interventi di ingegneria naturalistica garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni.
 7. Approfondire in fase di progettazione definitiva, in accordo con le Entità territorialmente competenti, lo studio dei flussi di traffico in corrispondenza sia della rotatoria sulla S.R. 89 in uscita dal futuro Casello di Meolo che nel nodo viabilistico della sezione terminale "Rotatoria Frova" sulla S.R. 43 in Comune di Jesolo; in particolare per quest'ultima 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 il traffico, nonché a monitorare ed eventualmente mitigare gli eventuali picchi sulle componenti ambientali "Atmosfera" e "Rumore".
 8. Predisporre uno studio anemologico di dettaglio relativo alle caratteristiche particolari dell'area, per la stima previsionale, al fine di definire ulteriori specifiche misure mitigative per evitare superamenti, imputabili alle emissioni di polveri e degli altri principali inquinanti dovute alle attività di cantiere, dei limiti previsti dalla normativa vigente anche per quanto riguarda la protezione della vegetazione.
 9. 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 variante C, così come fatto per il tracciato principale soprattutto considerando la nuova distribuzione di traffico che consegue

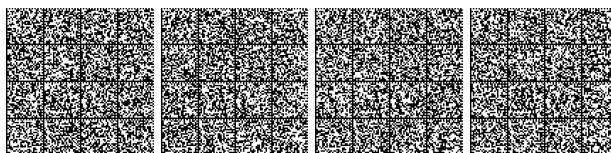


- alla creazione di un tronco totalmente ex-novo che inevitabilmente tende a modificare il quadro distributivo del traffico e delle emissioni.
10. Prevedere, in stretta connessione con il PMA di progetto, le azioni correttive e compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa sulla qualità dell'aria, relativamente agli ambiti in cui il contributo emissivo reale dovuto all'infrastruttura determini un incremento del carico rispetto alla situazione ante-operam.
 11. Stipulare un Protocollo Operativo con Regione, Province di riferimento, ARPA Regionale ed Enti Locali interessati, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine come definiti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del GESTORE, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti ove il sistema di monitoraggio rilevasse il superamento dei valori limite di cui all'Allegato XI della Direttiva 2008/50/CE o la soglia di allarme per l'ozono di cui all'Allegato XII. I superamenti saranno riferiti alla misurazione di 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 sistema di rilevamento saranno gestite dall'ARPA Regionale, che informerà sui superamenti e darà avvio alle procedure per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.
 12. 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 su quella della possibile/probabile interferenza diretta dei lavori sulla falda stessa.
 13. Verificare che le opere provvisorie 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.
 14. 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 $TR = 50$ anni.
 15. Prevedere, per quanto riguarda le vasche di raccolta degli sversamenti accidentali, che il sistema vasche-bacini filtro sia dimensionato in modo da bloccare 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 versamenti di sostanze inquinanti possano, in qualche modo, defluire nelle reti irrigue prima del dovuto trattamento.
 16. Effettuare uno studio statistico dell'area sul traffico dei mezzi pesanti e la loro incidentalità, con particolare riguardo agli incidenti che possono 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.
 17. Realizzare una cartografia tematica per la componente Rumore, articolata, per quanto riguarda il clima acustico esistente, su mappe acustiche in scala minima

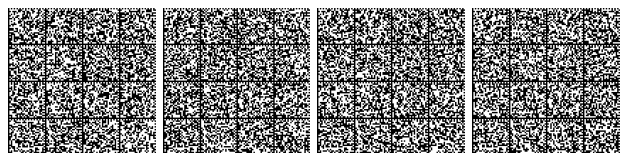


1:5000, con individuazione dei ricettori e con l'esposizione dei seguenti dati:

- 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).
18. 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, sulla base di una specifica progettazione di "architettura del paesaggio" ed anche mediante foto simulazioni, non solo per le opere d'arte principali e gli svincoli, ma anche per tutte le opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche.
19. 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 anche in quelle aree dove vi potrebbe essere un danno alla qualità della produzione agricola di pregio.
20. Prevedere la redazione di un progetto e la realizzazione di una sistemazione a verde delle aree di pertinenza dell'opera, con la finalità di filtro e di mitigazione visiva dell'opera stessa; il rapporto fra area verde (comprensiva delle fasce tampone boscate, aree reliquate, etc.) e superficie asfaltata non dovrà essere inferiore al 25%.
21. Prevedere, nella fase di realizzazione dei viadotti, 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.
22. Completare, nelle successive fasi del progetto, gli approfondimenti nell'area in prossimità dell'edificato del Comune di Jesolo, da sottoporre a valutazione con i riferimenti dei valori limite disposti dalla classificazione acustica del territorio comunale.
23. Dettagliare puntualmente ogni impianto di cantierizzazione:
- a. 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 di well-point, con conseguente abbassamento della falda idrica superficiale e diminuzione dell'approvvigionamento per usi industriali e/o agricoli della stessa falda, garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere.
 - b. 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.
- c. Analizzando il rumore e le vibrazioni del cantiere, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali.
 - d. 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 dei materiali pericolosi.
 - e. 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.
 - f. Individuando gli approvvigionamenti idrici e garantendo gli scarichi in fase di cantiere. Gli impianti di depurazione dovranno essere dimensionati in modo che le acque immesse nel reticolo idrografico garantiscano il rispetto dei valori limite più restrittivi previsti dal D.lgs. 152/1999 e sue s.m.i., prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza.
 - g. Dovranno essere previsti per tutti i cantieri impianti con riciclo d'acqua completo per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo e per la produzione di calcestruzzo.
 - h. Valutando il fabbisogno d'acqua ad uso industriale dei cantieri (lavaggio inerti - produzione di calcestruzzo e altro).
 - i. 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.
 - j. 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.
 - k. Specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità.
24. Fornire un quadro di dettaglio della gestione delle terre da scavo verificando che non provengano da siti contaminati o sottoposti ad interventi di bonifica ai sensi del Titolo della Parte Quarta, D.Lgs. 152/06, e siano utilizzate terre e rocce naturali e non materiali di origine antropica quali ad esempio: detriti di demolizione, residui di scarifica stradale o calcestruzzi.
25. Verificare che le terre e le rocce da scavo posseggano requisiti adatti alla loro utilizzazione sin dalla fase della produzione e che il loro impiego non dia luogo ad emissioni e ad impatti ambientali qualitativamente e quantitativamente diversi da quelli autorizzati per l'impiego al quale sono destinati. Non debbano essere sottoposte a trattamenti preventivi o a trasformazioni preliminari (indicati all'art. 186, comma 1, lett. C del D.Lgs. 152/2006).
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. Si utilizzino mezzi d'opera omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie alla data di inizio lavori dei cantieri 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. Durante la fase di cantiere si dovranno adottare tutte le misure di mitigazione possibili, relativamente alle interferenze a carico della componente fauna, in particolare per l'impatto dovuto all'illuminazione, adottando impianti a luce direzionata, evitando così la dispersione del fascio di luce, e che utilizzino lampade a basso impatto ecologico (es. lampade a spettro di emissione ridotto).
29. 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, siano essi sede di residenze, che di attività artigianali o industriali; in particolare le soluzioni di progetto di dettaglio dovranno tener conto della necessità di:
 - Scegliere soluzioni progettuali che minimizzino la suddivisione di aree agricole di pregio, minimizzando la parcellizzazione delle stesse.
 - Minimizzare gli impatti sulle singole proprietà evitando la contemporanea presenza di espropri definitivi sommati ad ulteriori espropri anche solo temporanei (aree di cantiere) sulle stesse aree e/o con più cantieri sul singolo proprietario.
30. Predisporre il Progetto di Monitoraggio Ambientale dell'opera, in accordo alle norme tecniche dell'Allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 e le Linee Guida 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 TARPA Regionale per ciascuna componente; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.
31. Inserire nel piano di monitoraggio i pozzi presenti nell'area d'influenza dell'opera utilizzati a scopi idropotabili e che emungono 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.
32. Concordare la durata del Monitoraggio post-operam con la Regione Veneto e con TARPA Regionale, proseguendo 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.
33. Valutare, già in fase di progetto definitivo, i possibili cedimenti e/o spostamenti sui fabbricati esistenti, derivanti dalle operazioni di costruzione dell'infrastruttura quali gli scavi con sistemi di drenaggio ed emungimento della falda e/o dal carico dei rilevati, con particolare riferimento alle criticità presenti sotto il profilo geotecnico e ai noti fenomeni di subsidenza.
34. 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).
35. Si prescrive l'obbligo, da parte del proponente, di corrispondere a tutte le

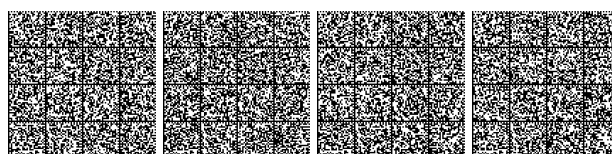


ulteriori richieste di adempimenti e verifiche formulate dalle Sovrintendenze territoriali, ritenute necessarie nelle successive fasi progettuali e volte a soddisfare pienamente l'interesse pubblico rivestito dall'intervento e le finalità proprie di competenza del Ministero.

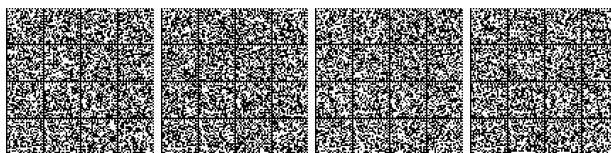
36. Si richiede un'indagine archeologica preventiva mediante esecuzione di trincee esplorative al fine di verificare la reale consistenza archeologica del terreno nei seguenti tratti:

km 0.150 – 0.300	Km 4.600 – 4.700	Km 10.650 – 10.750
Km 0.750 – 0.800	Km 4.800 – 5.150	Km 11.000 – 11.150
Km 1.000 – 1.200	Km 5.250 – 5.450	Km 11.700 – 11.900
Km 1.300 – 2.000	Km 6.150 – 6.200	Km 12.500 – 12.650
Km 2.200 – 2.800	Km 6.600 – 6.800	Km 14.650 – 14.750
Km 3.100 – 3.200	Km 7.150 – 7.200	Km 14.700 – 14.800
Km 3.400 – 3.500	Km 8.400 – 8.450	Km 15.400 – 15.500
Km 3.600 – 3.850	Km 9.200 – 9.300	Km 15.600 – 18.800
Km 4.000 – 4.400	Km 9.600 – 9.800	

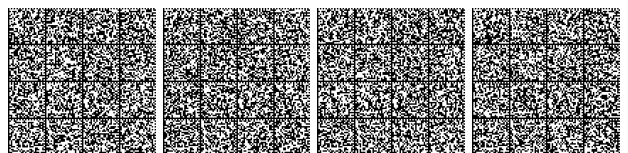
37. Per quanto riguarda tutti gli interventi di progetto che comportano manomissione del terreno, con particolare riguardo al sezionamento di fossati e a canalizzazioni di servizio, si richiede il controllo di un operatore archeologo.
38. Per i siti con esito positivo si potranno impartire ulteriori disposizioni di tutela (scavo in estensione, recuperi di manufatti, protezioni in loco, etc.) e richiedere indagini di laboratorio (C14, dendrocronologiche, palinologiche, paleobotaniche), il cui onere economico sarà a carico della stazione appaltante.
39. Per il tratto ricadente nel Comune di Jesolo, la vecchia strada attualmente esistente, laddove non ricompresa nella nuova viabilità, dovrà essere trasformata e adeguatamente attrezzata come strada parco. Siano evitate stazioni di servizio lungo il tracciato nel tratto in cui affianca il corso del fiume Sile in corrispondenza del bordo lagunare.
40. In fase di progettazione definitiva il Proponente dovrà:
- Recepire, per quanto attiene al tracciato, gli indirizzi generali così come illustrati nelle presenti prescrizioni.
 - Per quanto attiene agli interventi di rifunionalizzazione dell'attuale S.R. 43, tratto dalla Pk 15+700 alla Pk 18+700, dovrà prevedere, contestualmente alla costruzione dell'opera, interventi di messa in sicurezza mediante la realizzazione di contro strade al fine di limitare gli accessi, tratti di percorsi ciclabili ed altri elementi calmieranti della velocità ed a favore della sicurezza.
 - Verificare le interferenze del tracciato stradale con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità; dovrà, inoltre, essere sempre garantita l'accessibilità ai fondi agricoli, la continuità della rete idrica naturale e di bonifica.
 - In corrispondenza ai sottopassi, ove sono previsti diaframmi profondi oltre m 10 ed altre strutture permanenti sottofalda, evidenziare con un adeguato studio idrogeologico gli effetti di tali opere sul deflusso delle acque sotterranee (rigurgiti, variazioni di direzione), nei casi in cui viene interessata la falda.
 - Nei casi in cui le opere di progetto (sottopassi e sottovia afferenti alla viabilità minore interferita) vengano a trovarsi sottofalda, descrivere in dettaglio i relativi



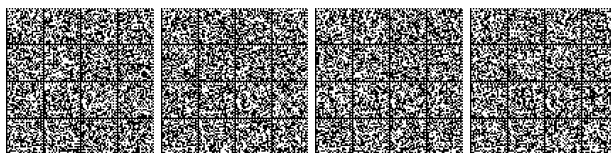
- sistemi di impermeabilizzazione che, in ogni caso, dovranno garantire la perfetta tenuta idraulica delle opere stesse.
- f. Nelle aree ove è previsto l'impiego di sistemi di emungimento della falda per abbassare la superficie freatica, stimare la portata di prelievo necessaria al fine di verificare l'esistenza di ricettori idonei a ricevere tale portata di scarico; dovranno essere inoltre preventivamente valutate le caratteristiche chimiche delle acque di prelievo per verificare l'idoneità allo scarico in acque superficiali; infine dovrà essere monitorata con piezometri l'ampiezza dell'area di abbassamento al fine di evitare effetti sulle utilizzazioni in atto e comunque sugli edifici esistenti.
- g. In corrispondenza dei sottopassi, dove i lavori richiedono la parziale chiusura di sedi stradali, valutare gli effetti sulla viabilità locale, proponendo interventi di mitigazione idonei al fine di garantire la continuità del traffico; analogamente nel caso di restringimenti della sezione di deflusso delle acque, valutare e prevedere adeguati interventi di mitigazione atti ad impedire effetti dannosi sul regime delle acque.
- h. Illustrare in dettaglio l'impatto dell'opera sul deflusso delle acque superficiali, in particolar modo nelle aree a sofferenza idraulica, dove la realizzazione della struttura potrebbe peggiorare la situazione; dovranno essere inoltre precisate le misure di mitigazioni previste, che non dovranno comunque apportare modificazioni peggiorative della situazione esistente.
- i. In ordine ai bacini di accumulo e laminazione, prevedere che le acque riversate non modifichino i caratteri quali quantitativi delle acque di falda sottostanti; si dovrà inoltre prevedere la loro impermeabilizzazione.
- j. Definire in modo puntuale le opere idrauliche, il loro dimensionamento, le modalità di rilascio delle acque della piattaforma stradale e le misure compensative, in merito alla compatibilità idraulica di cui alla D.G.R.V. n° 2948/2009 (con tempi di ritorno non inferiore a 50 anni), e dovrà altresì predisporre adeguati sistemi di controllo in corrispondenza degli scarichi nella rete pubblica; inoltre dovranno essere rispettate le disposizioni contenute nel P.T.A. approvato con Deliberazione del C.R. n° 105 del 5.11.2009 con particolare riferimento all'art. 39.
- k. In merito al P.A.I. dei Fiumi Bacchiglione, Brenta, Isonzo, Piave e Tagliamento, approfondire compiutamente le possibili interferenze con le zone di pericolosità idraulica ivi previste, segnalate anche dai competenti Consorzi di Bonifica ed Uffici del Genio Civile.
- l. Garantire la continuità delle acque di superficie della rete minore, ove queste attraversino il sedime stradale, con manufatti da concordare con i competenti Consorzi di Bonifica.
- m. Prevedere nella realizzazione delle fondazioni profonde per il sostegno delle opere d'arte principali, accorgimenti idonei a contenere la dispersione delle miscele a base bentonitica prevedendo anche l'utilizzo di bacini di decantazione a tenuta stagna prima dell'allontanamento finale.
- n. Prevedere, in corrispondenza dei Caselli, aree di parcheggio scambiatori idoneamente attrezzate e predisposte per una dotazione minima di circa 100 posti auto.
- o. In ordine alla componente rumore:
- approfondire la Valutazione Previsionale di Impatto Acustico, al fine di meglio individuare i ricettori interessati dalla realizzazione dell'Opera e di poter correttamente dimensionare le corrispondenti misure di mitigazione



- preventiva; redigere una cartografia aggiornata e dettagliata in scala opportuna con evidenziati i ricettori sensibili all'impatto acustico, nonché un inventario degli stessi in conformità al D.P.R. 30.03.2004 n. 142 afferente al tracciato individuato di cui al precedente punto 1, comprese le opere complementari;
- prevedere idonee barriere acustiche su tutti i tratti ove il modello e le misure post operam indichino un superamento dei limiti; nel merito, nelle zone di particolare impatto e di rilevante valenza ambientale, le barriere dovranno essere realizzate in modo tale da conseguire un appropriato inserimento paesaggistico;
 - rispettare integralmente, nella predisposizione del Piano di Mitigazione sul rumore, il dettato della normativa vigente indipendentemente dall'altezza degli edifici.
- p. Prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie autoctone e non allergeniche, al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette), avvalendosi del Servizio Forestale della Regione ed in accordo con A.R.P.A.V..
- q. Prevedere ove possibile, barriere fisiche e filtri naturali, per esempio impiegando vegetazione arbustiva, tra i punti di emissione (acustica ed atmosferica) ed i bersagli sensibili;
- r. Assicurare corridoi protetti di attraversamento per la fauna, in numero e dimensioni adeguate.
- s. Prevedere il riutilizzo dei materiali di scavo e di aggregati riciclati, in conformità alla vigente normativa in materia ed in particolare secondo le direttive della D.G.R.V. n° 2424 del 08.08.2008 del D.Lgs 152/2006 e D.Lgs 4/2008 e D.M. 203/2003; inoltre gli aggregati riciclati utilizzati dovranno rispettare le disposizioni della circolare UL/5205/2005.
- t. Redigere un Piano di Cantierizzazione che preveda:
- la collocazione di tutte le aree logistiche, gestionali e temporali per le attività di cantiere, indicando inoltre le aree destinate al deposito temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
 - la valutazione delle immissioni di rumore e delle vibrazioni e prevedendo la realizzazione, ove necessario, di idonee barriere fonoassorbenti provvisorie;
 - la specificazione della quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione e di drenaggio per l'agguato della falda, delle acque di lavaggio dei piazzali, delle acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere, con particolare attenzione ai tratti adiacenti e più prossimi ad aree tutelate o di ambito fluviale;
 - l'adozione di adeguati sistemi in grado di evitare fenomeni di intorbidamento delle acque dei corsi d'acqua naturali e dei canali di bonifica;
 - la realizzazione di un sistema di impermeabilizzazione e collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dei cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, con particolare attenzione agli sversamenti accidentali;
 - l'utilizzo dell'asse stradale di progetto evitando il più possibile di interessare la viabilità ordinaria locale;



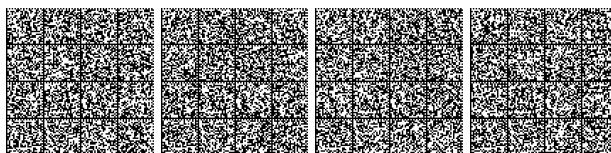
- l'utilizzo di mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico;
 - la realizzazione, per ogni uscita dei mezzi operativi dalle aree di cantiere, di un sistema chiuso di lavaggio delle ruote;
 - la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti;
 - la continuità delle viabilità secondarie interessate ed interferite;
 - il Piano di Cantierizzazione dovrà essere corredato di specifiche procedure e istruzioni operative per gli operatori da sottoporre all'approvazione di A.R.P.A.V. e da trasmettere anche a Comuni e Province. Tale Piano sarà comprensivo, inoltre, di un programma di informazione e formazione del personale operante per la salvaguardia delle componenti ambientali e naturalistiche durante la realizzazione dell'opera, così da evitare il verificarsi di comportamenti impattanti e gestire correttamente eventuali situazioni di emergenza ambientale.
- u. Predisporre e rendere operativo un Piano per la sistemazione e la gestione delle aree a verde, delle aree attrezzate e di laminazione - fitodepurazione; il Piano deve assicurare, oltre alla mitigazione visiva, il ripristino e la ricostruzione dei corridoi ecologici, così come individuati nel P.T.R.C. della Regione e del P.T.C.P. delle province di Venezia e Treviso e la realizzazione di interventi di compensazione di habitat interferiti o sottratti, da sottoporre all'approvazione dei competenti Servizi Regionali e dell'A.R.P.A.V.
41. Redigere e rendere operativo un Piano di Monitoraggio Ambientale, predisposto secondo le Linee Guida della Commissione Speciale VIA in particolare per l'individuazione dei recettori sensibili direttamente o indirettamente interferiti dall'opera (abitazioni, aree di interesse naturalistico, beni culturali o paesaggistici). Il monitoraggio, riferito alle componenti ambientali: acque superficiali e sotterranee, suolo e sottosuolo, aria, agenti fisici (rumore e vibrazioni) vegetazione, fauna e paesaggio, (habitat, habitat di specie e specie del sito interessato e dei corridoi ecologici intersecati) dovrà essere considerato nella situazione ante, in corso e post operam, e dovrà essere esteso anche alla viabilità complementare ed alle aree interessate dagli svincoli, nelle condizioni di traffico più gravose e considerando gli impatti cumulativi. Il monitoraggio ambientale sarà esteso anche al controllo per quanto attiene lo smaltimento dei rifiuti, la raccolta e lo smaltimento delle acque reflue, nonché l'emissione di fumi e rumori in atmosfera, come regolati dalla normativa in vigore. Il suddetto Piano dettaglierà la tipologia, la frequenza e la durata dei controlli ambientali, e sarà funzionale alla verifica dei principali impatti ambientali diretti e indiretti indotti dall'opera, alla verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste e alla individuazione di eventuali azioni di risanamento che si potranno rendere necessarie. I risultati del piano di monitoraggio dovranno essere raccolti ed elaborati in una relazione periodica, in cui dovranno essere evidenziati il miglioramento o il peggioramento della qualità ambientale per singola matrice al progredire della realizzazione dell'opera e nella fase di esercizio, il Piano di monitoraggio e l'articolazione funzionale e temporale della relazione periodica dovranno essere approvati da A.R.P.A.V.. Gli esiti del monitoraggio e le relazioni periodiche dovranno essere trasmessi con la frequenza concordata ai Comuni interessati, Province ed A.R.P.A.V.
42. Venga previsto nelle vasche di laminazione e di accumulo un dispositivo tale, in caso di arrivo di uno sversamento accidentale di sostanza fluida, da impedire lo svuotamento della vasca nella rete irrigua prima dell'eliminazione della sostanza inquinante riversata.



43. Devono essere analizzati gli effetti della nuova impermeabilizzazione sul deflusso delle acque meteoriche e sulla rete di raccolta finale e devono essere previste opere e manufatti in grado di mantenere invariato l'attuale coefficiente udometrico.
44. Tutte le aree interessate temporaneamente a vario titolo dall'infrastruttura di progetto, con particolare attenzione alle aree di cantiere e/o di stoccaggio provvisorio del materiale di scavo, dovranno essere al termine dei lavori ripristinate nello stato originario.
45. Deve essere garantita la prevenzione dell'inquinamento luminoso secondo quanto previsto dalla normativa vigente, in particolare dovrà essere previsto l'utilizzo di tecnologia a Led.
46. Redigere un Piano di Sicurezza Generale ed un Piano di Intervento Specifico in caso di incidenti che coinvolgano mezzi con prodotti infiammabili/tossici od inquinanti con particolare attenzione per quest'ultimo, all'impatto sulla componente idrica e sul suolo. Tale Piano, comprensivo di procedure operative e istruzioni, dovrà essere trasmesso ai Comuni, Province ed A.R.P.A.V..
47. Nel caso vengano individuati, in una delle successive fasi di progettazione, percorsi alternativi o vengano introdotte varianti al presente progetto, sia presentata nuova relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale, come previsto dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE.
48. Tutti gli oneri da sostenere per la verifica degli adempimenti conseguenti alle prescrizioni predette, con particolare riferimento ai Piani del Monitoraggio Ambientale, sono posti a carico del Proponente e dovranno essere, altresì, evidenziati nel Quadro Economico del Progetto Definitivo.

RACCOMANDAZIONI – PARTE SECONDA

1. Qualora non previsto, sia inserito nei capitolati l'obbligo che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda 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.
2. 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 l'acquisizione di materiale vivaistico presso vivaai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.).
3. Per il monitoraggio ambientale, sia utilizzato il supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni.
4. In fase di progettazione definitiva, siano verificate 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.
5. Sia previsto per la segnaletica orizzontale l'utilizzo di tecniche che massimizzino la visibilità anche in condizioni di nebbia.



6. Valutare la possibilità di contenere il più possibile l'altezza dei rilevati stradali in corrispondenza dell'attraversamento di via Diaz in comune di Meolo (tra le progr. Km dell' 1.500,00 e Km 2.900,00) ed incrementare le misure di integrazione previste in corrispondenza del sottopasso per l'innesto di via Castelletto e via Corner sud in prossimità di Ca' Corner in Comune di Meolo.
7. Porre particolare attenzione per il complesso di Villa Corner-Franzini-Santin, nel Comune di Meolo, vincolato ai sensi del D.lgs. n. 42/2004, perseguendo un'attenuazione dell'impatto con l'intensificazione delle mitigazioni previste; nonché per il complesso di Ca' Coletto, per il quale si chiede particolare cura nelle opere di mascheramento in corrispondenza dell'attraversamento in rilevato di via Diaz.
8. Porre particolare attenzione agli effetti economici sulle attività produttive locali provocati dalle variazioni sulla viabilità esistente.
9. Approfondire adeguatamente lo studio trasportistico, con particolare attenzione al calcolo dei volumi di traffico riferiti ai diversi scenari temporali.
10. Valutare la possibilità/necessità di aumentare il numero delle vasche di trattamento delle acque di prima pioggia, in accordo con i competenti Consorzi di Bonifica per quanto attiene ai punti di consegna delle acque nella rete idraulica esterna; in ogni caso dovrà essere prevista una vasca di trattamento in corrispondenza alla Pk 0+000.
11. Per quanto riguarda le compensazioni ambientali individuare, oltre a quanto già proposto dal Proponente, le seguenti ulteriori opere da realizzare in accordo con il Concedente:
 - interventi di valorizzazione ambientale e riqualificazione fluviale dell'area sottesa dalla Soluzione C ed in particolare in corrispondenza del nuovo ponte sul Fiume Piave Vecchia in comune di San Donà di Piave e Jesolo;
 - riqualificazione della Via Emilia secondo la richiesta formulata dal comune di Musile di Piave.

12A09092

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Variazione di tipo II all'autorizzazione, secondo procedura di mutuo riconoscimento, del medicinale «Priorix Tetra»

Estratto determinazione V&A/931 del 2 luglio 2012

Medicinale: PRIORIX TETRA.

Confezioni: relativamente alle confezioni autorizzate all'immissione in commercio in Italia a seguito di procedura di mutuo riconoscimento.

Titolare A.I.C.: Glaxosmithkline S.p.a.

N procedura mutuo riconoscimento: DE/H/0468/001/II/034 e DE/H/0468/002/II/034.

Tipo di modifica: modifica dell'imballaggio primario del prodotto finito. Composizione qualitativa e quantitativa. Medicinali sterili e medicinali biologici o immunologici.

Modifica apportata: modifica dell'imballaggio primario del prodotto finito. Composizione qualitativa e quantitativa per medicinali sterili biologici e immunologici. Si autorizza un nuovo tappo dei flaconcini forniti da Datwyler pharma packaging (DDP), precedentemente chiamato Helvoet Pharma. I nuovi tappi, processati da GSK Biologicals, non prevedono siliconizzazione. Da: - Tappi per flaconcini STELMI - limit test del lubrificante da 100 - a 600 microgrammi/tappo A: - Tappi per flaconcini forniti da Datwyler pharma packaging (DDP) - limit test del lubrificante da 30 a 200 microgrammi/tappo.

I lotti già prodotti possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza indicata in etichetta.

La presente determinazione entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

12A08954

