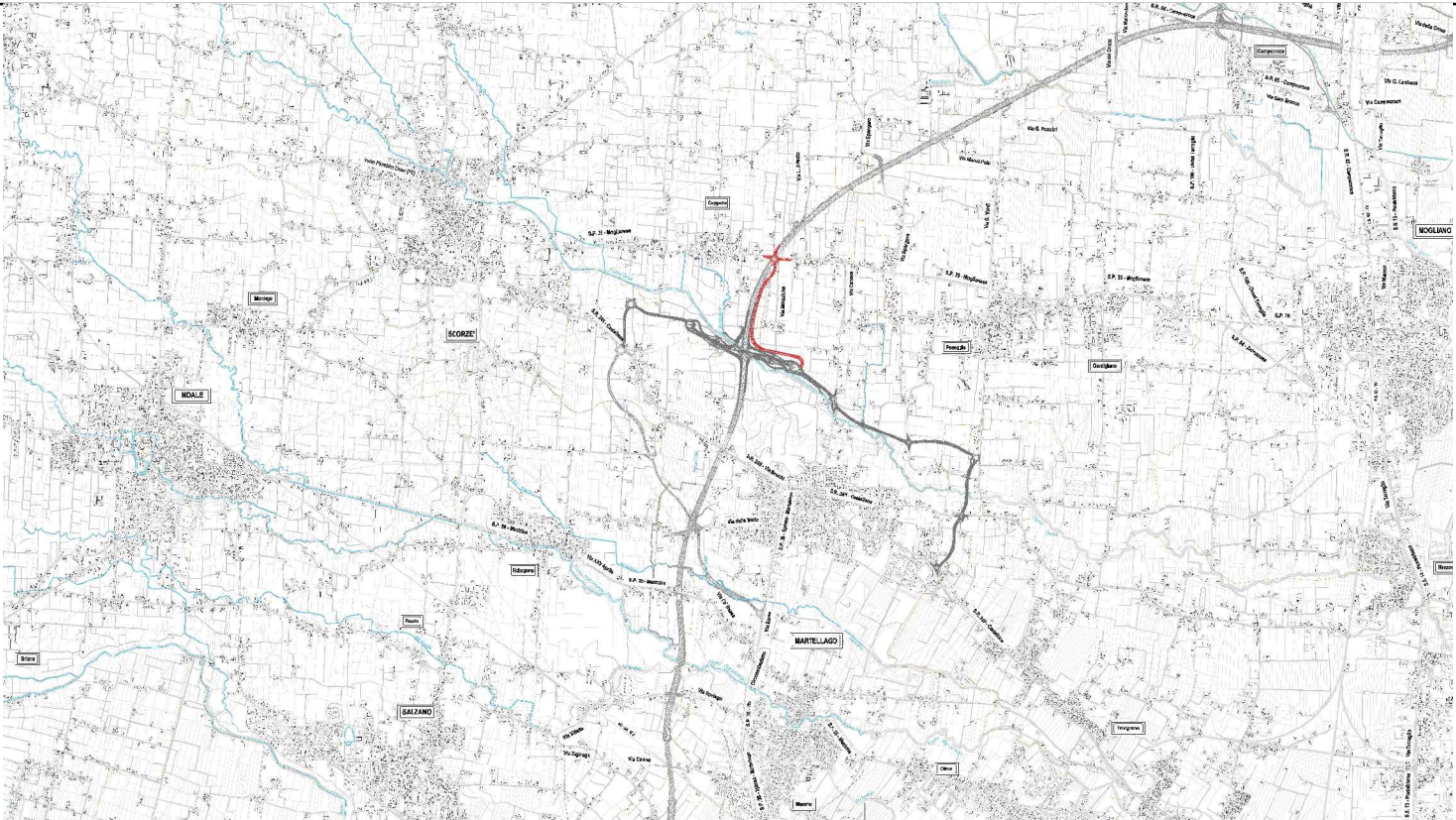




REGIONE DEL VENETO  
GIUNTA REGIONALE  
SEGRETERIA REGIONALE ALLE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'  
DIREZIONE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO



VENETO STRADE S.P.A.



# OPERE COMPLEMENTARI AL PASSANTE DI MESTRE

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO ING. GABRIELLA MANGINELLI		CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA COMUNI DI: MARTELLAGO E SCORZÈ OPERA: BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA STAZIONE DI MARTELLAGO-SCORZÈ E LA S.P. N. 39 "Moglianese"	
COORDINATORE DEL PROGETTO DOTT. URB. ENRICO VESCOVO		INTERVENTO N. LD6000	- PROGETTO DEFINITIVO -
PROGETTISTI ING. LUCIO ZOLLET Progettazione generale infrastrutture		ELABORATO N.	Valutazione assoggettabilità a VIA INTEGRAZIONE DOCUMENTALE Premessa
		SCALA:	
		DATA: APRILE 2022	REVISIONE: 00
		NOME FILE 0713R0010.doc	
CONTROLLATO ED APPROVATO ING. GABRIELLA MANGINELLI		PROGETTAZIONE GENERALE INFRASTRUTTURA  ZOLLET INGEGNERIA Srl Viale Stazione, 40 32035 S. Giustina (BL)	
<input type="checkbox"/> VALIDAZIONE: PROTOCOLLO _____ DEL _____			

OPERE COMPLEMENTARI AL PASSANTE DI MESTRE		
PROGETTO DEFINITIVO	Progettazione: Elaborato:	ZOLLET INGEGNERIA srl BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA STAZIONE DI MARTELLAGO-SCORZE' E LA S.P. N. 39 "Moglianese" Valutazione assoggettabilità a VIA – Integrazione documentale - Premessa

SOMMARIO

SOMMARIO .....1

1   PREMESSA.....2

2   SCENARIO ATTUALE - DATI DI TRAFFICO.....3

3   CANTIERIZZAZIONE .....4

    3.1   AREE DI CANTIERE .....4

4   SCENARIO DI PROGETTO – DATI DI TRAFFICO .....6

OPERE COMPLEMENTARI AL PASSANTE DI MESTRE		
PROGETTO DEFINITIVO	Progettazione: Elaborato:	ZOLLET INGEGNERIA srl BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA STAZIONE DI MARTELLAGO-SCORZE' E LA S.P. N. 39 "Moglianese" Valutazione assoggettabilità a VIA – Integrazione documentale - Premessa

1 PREMESSA

La presente documentazione costituisce l'integrazione documentale richiesta nell'ambito della Procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale presentata da Veneto Strade ai sensi del art.19 D.lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii per la realizzazione della bretella di Martellago - collegamento tra la stazione autostradale di Martellago Scorzè e la SP39 Moglianese.  
Integrazione documentale

Nello specifico, nell'ambito della procedura vengono richieste precisazioni riguardanti:

- 1. Rumore e Vibrazioni
- 2. Atmosfera
- 3. Terre e Rocce da scavo
- 4. Inquinamento Luminoso.

Per il Punto 1 si rimanda alla relazione 0713R0011

Per il Punto 2 si rimanda alla relazione 0713R0012

Per il Punto 3 si precisa che la relazione presentata è stata redatta ai sensi della normativa vigente DPR n. 120/2017; erano presenti alcuni refusi legati alla vecchia normativa che sono stati corretti. I rapporti delle prove eseguite sono disponibili e vengono allegati nella revisione. Tutte le modifiche sono state apportate al documento che alleghiamo alla presente documentazione.

Per il Punto 4 possiamo affermare che la documentazione presentata fa si riferisce alla normativa previgente, tuttavia, per l'intervento in progetto, la nuova norma cambia la codifica ma non i parametri utilizzati per le valutazioni illuminotecniche. Per quanto concerne invece la zona centrale della rotatoria, si precisa che l'area interna sarà accessibile per la sola manutenzione ordinaria che non necessita di illuminazione specifica.

Nei seguenti Paragrafi si riporta la descrizione dello stato attuale in termini di traffico, lo scenario relativo alla fase di cantiere e lo scenario relativo alla fase di progetto.

I dati contenuti negli scenari sono stati utilizzati come base per la valutazione di impatto acustico e atmosferico.

OPERE COMPLEMENTARI AL PASSANTE DI MESTRE		
PROGETTO DEFINITIVO	Progettazione: Elaborato:	ZOLLET INGEGNERIA srl BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA STAZIONE DI MARTELLAGO-SCORZE' E LA S.P. N. 39 "Moglianese" Valutazione assoggettabilità a VIA – Integrazione documentale - Premessa

2 SCENARIO ATTUALE - DATI DI TRAFFICO

I dati di traffico sono stati desunti dai volumi totali di veicoli transitanti lungo il tratto autostradale Spinea/Martellago – Preganziol nel mese di marzo 2022. Tali dati sono stati forniti da CAV s.p.a che gestisce il tratto autostradale del Passante di Mestre.

Sono stati utilizzati i flussi di traffico disaggregati per periodi di riferimento della giornata e per tipologie di mezzi di trasporto; la percentuale di traffico diurno (dalle 6:00 alle 22:00) sul totale dei veicoli è stata assunta pari all'82% mentre quella di traffico notturno (dalle 22:00 alle 6:00) si è assunta pari al 18% per le tangenziali e le autostrade.

Si riportano di seguito i volumi di traffico utilizzati:

Casello di Martellago/Scorzè – Casello di Preganziol		
Totali	PERIODO DIURNO	
	LEGGERI 1974	PESANTI 655
	PERIODO NOTTURNO	
	LEGGERI 867	PESANTI 288
Solo direzione Trieste	PERIODO DIURNO	
	LEGGERI 985	PESANTI 324
	PERIODO NOTTURNO	
	LEGGERI 432	PESANTI 142
Solo direzione Milano	PERIODO DIURNO	
	LEGGERI 990	PESANTI 331
	PERIODO NOTTURNO	
	LEGGERI 435	PESANTI 145

Tabella 1 Volumi traffico scenario attuale

OPERE COMPLEMENTARI AL PASSANTE DI MESTRE		
PROGETTO DEFINITIVO	Progettazione: Elaborato:	ZOLLET INGEGNERIA srl BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA STAZIONE DI MARTELLAGO-SCORZE' E LA S.P. N. 39 "Moglianese" Valutazione assoggettabilità a VIA – Integrazione documentale - Premessa

3 CANTIERIZZAZIONE

I dati considerati per il cantiere in esame sono stati ricavati dal documento di Valutazione di Assoggettabilità a VIA o sono stati ricavati da elaborazioni geometriche.

I dati relativi al cantiere possono essere così riassunti:

Tipo progetto	New Road Construction	
Durata	15	mesi
Giorni lavorativi/mese	22	gg/mese
ore lavorative/giorno	8	hh/g
Lunghezza progetto	1.5	km
Area di impronta + area di cantiere	31221+6000	m²
Portata camion terre	15	mc
Portata camion materiali	60	mc

Tabella 2 Dati generali cantiere

ATTIVITÀ	MACCHINARI CONSIDERATI
Installazione cantiere	Autocarro, autogru, escavatore gommato, martello demolitore elettrico, smerigliatrice a disco, trapano, motogeneratore.
Scavi di sbancamento/ movimentazione terra	Autocarro, escavatore, pala meccanica
Stabilizzazione e compattatura	Pala meccanica, autocarro, rullo compressore
Fresature	Fresa, autocarro, spazzolatrice
Asfaltature	Finitrice, autocarro, rullo compressore
Pali	Macchinari per pali
Demolizioni	Escavatore con martello demolitore, autocarro
Strutture in c.a.	Autobetoniera, autocarro, autopompa
Opere complementari e di finitura	Autocarro, spazzolatici

Tabella 3 Attività di cantiere previste

Le attività che saranno svolte durante la fase di cantiere, in orario diurno, prevedono la realizzazione di:

- Allestimento cantiere
- Scavi di sbancamento/movimentazione terra
- Stabilizzazioni e compattatura
- Fresature
- Asfaltature
- Pali
- Demolizioni
- Strutture in cls
- Opere complementari e di finitura.

I macchinari che verranno utilizzati per ciascuna attività sono:

3.1 AREE DI CANTIERE

È stato individuato un cantiere base ubicato nell’area di fianco alla rampa di accesso al Passante in direzione Trieste avente un’area complessiva di 16.500 m². In queste aree saranno ubicati l’officina, gli uffici di cantiere, spogliatoi e servizi igienici e saranno destinati degli spazi alla gestione delle terre e al ricovero mezzi secondo quanto schematizzato nella figura seguente.

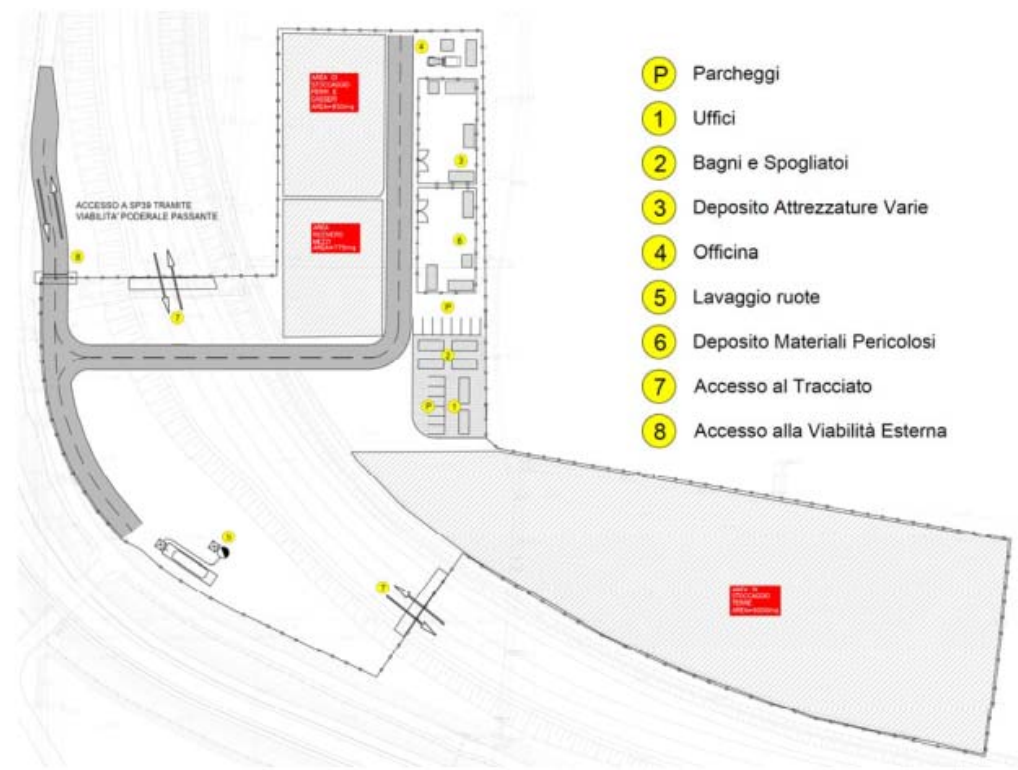


Figura 1 Layout cantiere base

Secondo quanto riportato nella Valutazione di assoggettabilità a VIA si stimano circa 7000 viaggi A/R off site di mezzi per il trasporto dei materiali. La movimentazione delle terre all'interno del cantiere, non interessando la viabilità esterna, comporterà una movimentazione di circa 1300 mezzi.



OPERE COMPLEMENTARI AL PASSANTE DI MESTRE		
PROGETTO DEFINITIVO	Progettazione: Elaborato:	ZOLLET INGEGNERIA srl BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA STAZIONE DI MARTELLAGO-SCORZE' E LA S.P. N. 39 "Moglianese" Valutazione assoggettabilità a VIA – Integrazione documentale - Premessa

#### 4 SCENARIO DI PROGETTO – DATI DI TRAFFICO

Il tratto stradale interessato è compreso tra le rotatorie di estremità rispettivamente al casello di Martellago (a sud) e la SP 39 (a nord). Non sono presenti immissioni o uscite dal tracciato lungo tutto il percorso.

La sezione, tipo C2 secondo DM 05/11/2001, è costante senza variazioni in larghezza degli elementi costitutivi la piattaforma e si può quindi configurare come tratto omogeneo per tutta la estesa.

La velocità di progetto, condizionata dalla presenza della curva di raggio 178 m alla progressiva iniziale 0+533,14, è stata fissata in 80 km/h

La velocità media di flusso libero, desunta dal digramma delle velocità è di circa 70,4 km/h.

Per i fini delle simulazioni finalizzate alla valutazione di impatto, a favore di sicurezza, si ipotizza il carico del ramo in esame configurato come da indicazione di norma per la portata di servizio di riferimento pari a 600 v.eq/h per corsia.

Tale condizione corrisponde alla portata al livello di servizio C, nella ipotesi di flusso bilanciato e 100% di visuale libera per il sorpasso.

Considerate le limitazioni geometriche per l’andamento planimetrico, la mancanza di visuale libera per il sorpasso sulla maggior parte dello sviluppo, la medesima portata oraria assunta come portata di servizio si avvicina alla capacità del tratto stradale in esame. Portate superiori sono prevedibili solo per transitori di breve durata in occasione di condizioni particolari.

La distribuzione giornaliera del traffico può essere assunta in base al grafico seguente, applicabile in area extraurbana.

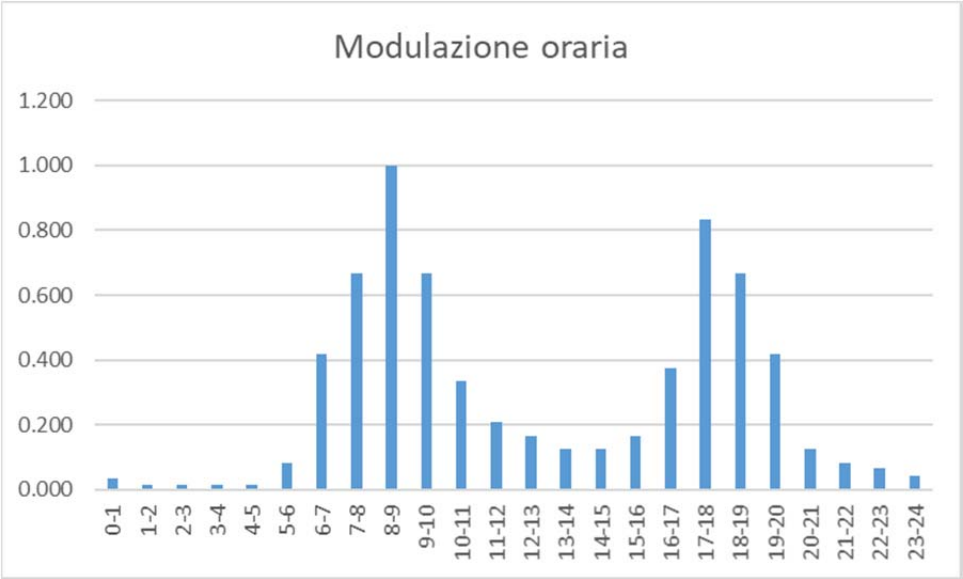


Figura 10. Profilo di modulazione temporale utilizzato per la distribuzione giornaliera dei flussi di traffico

Le ipotesi sono confermate da dati storici di rilievo del traffico, in cui la distribuzione giornaliera mostra una incidenza del traffico diurno intorno all’80%. Le condizioni di carico del tratto in esame, ai fini delle valutazioni ambientali, possono essere quindi così riassunte:

Flussi in v.eq.		80% Diurno	20% Notturmo	Totale
	Sez.Tipo C2			
v.eq/h	Q serv/corsia	600	120	
v.eq/h	Q serv. tot.	1200	240	
v.eq/g	TGM	6400	1600	8000