



**COMITATO VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

*(art. 19 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)*

*Parere n. 5/2022*

*Seduta del 16.05.2022*

**OGGETTO:** Ditta: VENETO STRADE SPA

*Opere complementari al Passante di Mestre. Bretella di collegamento tra la stazione di Martellago – Scorzè e la SP n. 39 “Moglianese”. Procedura di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.*

**CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI**

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 46339 del 06.09.2021 e successiva nota integrativa prot. n. 47344 del 10.09.2021, la società Veneto Strade S.p.A. ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, in quanto il progetto in parola rientra tra le tipologie previste al punto 7 lett. h) dall'allegato IV alla Parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006 ss.mm.ii, “ *strade extraurbane secondarie di scorrimento non comprese nell’allegato II-bis e strade urbane con lunghezza superiore a 1.500 metri non comprese nell’allegato III*”.

Con nota prot. n. 47473 del 10.09.2021 sono state richieste integrazioni ai fini della definizione del pagamento degli oneri istruttori e del completamento formale della documentazione tecnica a cui la società ha dato risposta per quest’ultimo aspetto con nota acquisita agli atti con prot. n. 51264 del 28.09.2021.

Con nota prot. n. 61285 del 10.11.2021 si tramette alla società proponente e per conoscenza alla Regione Veneto il sollecito del pagamento degli oneri istruttori ai fini dell’organizzazione e lo svolgimento delle attività istruttorie, di monitoraggio e controllo che nel caso di specie sono delegate alla Città Metropolitana di Venezia

Con nota protocollo n. 69901 del 22.12.2021 è stata effettuata la comunicazione alle amministrazioni e agli enti territoriali interessati dell’avvenuta pubblicazione sul sito web (22.12.2021) della Città metropolitana di Venezia della documentazione relativa al progetto in esame.

Con nota protocollo n. 8219 del 09.02.2022 sono state richieste alla ditta, con il contributo di ARPAV, integrazioni documentali ed approfondimenti tecnici al fine di poter effettuare una valutazione esaustiva degli impatti ambientali anche in forma cumulativa generati dall’intervento proposto. In particolare sono state richieste ulteriori informazioni per quanto concerne i seguenti punti:

- Terre e rocce da scavo
- Emissioni in atmosfera
- Impatto acustico
- Vibrazioni
- Inquinamento luminoso

Con nota acquisita agli atti con prot n. 13193 del 04.03.2022 la ditta richiede proroga dei termini

per la consegna della documentazione progettuale che viene assentita favorevolmente con nota prot. 13623 del 07.03.2022.

La ditta risponde alla predetta richiesta integrazioni con nota acquisita agli atti con prot. n. 22773 del 20.04.2022 con la seguente documentazione:

1. elenco elaborati
2. relazione integrazione documentale
3. relazione impatto acustico e componente vibrazioni
4. all 1-3 relazione impatto acustico e componente vibrazioni – allegati 1,2,3 – certificati, report rilievi
5. relazione impatto atmosferico
6. piano di gestione delle terre e rocce da scavo
7. all 1-4 tavole grafiche

### **OSSERVAZIONI PERVENUTE**

Sono pervenuti i seguenti Pareri da parte degli enti individuati quali autorità ambientali:

- Consorzio di Bonifica Acque Risorgive: Parere preliminare favorevole con prescrizioni acquisito agli atti con prot. n. 3670 del 21.01.2022
- Comune di Scorzè: parere favorevole con osservazioni acquisito agli atti con prot. n. 3640 del 21.01.2021.
- Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso: parere favorevole , acquisito agli atti con prot. n. 3433 del 20.01.2022, per il non assoggettamento a VIA del progetto in parola e parere favorevole in merito alla compatibilità paesistico - archeologica dell'intervento con osservazioni.
- CMVE –Servizio Viabilità: parere è favorevole subordinato all'istanza di Autorizzazione ex artt. 21/26 del codice della Strada (con relativo Disciplinare tecnico e/o Accordo di programma) da presentare al servizio Manutenzione rete stradale

### **PREMESSA E SCOPO**

La Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale si riferisce al progetto definitivo denominato “Autostrada A4 Variante Di Mestre – Casello di Martellago-Scorzè e viabilità di Collegamento – Bretella Di Raccordo SP 39”. Si tratta della bretella per l'accesso diretto dalla S.P. 39 “Moglianese” al nuovo Casello di Martellago-Scorzè del Passante di Mestre. Lo scopo dell'intervento è da un lato agevolare l'accesso al nuovo casello autostradale di Martellago-Scorzè, dall'altro ridurre, lungo la viabilità secondaria, i disagi conseguenti all'aumento di traffico diretto o proveniente dal casello stesso.

L'idea di sviluppare una soluzione progettuale per migliorare il collegamento diretto tra il nuovo casello autostradale di Martellago-Scorzè e la SP 39 “Moglianese” era stata avanzata già in fase di progettazione preliminare del casello stesso. Essa compare infatti tra le raccomandazioni del decreto n. 539 di Approvazione del Progetto Preliminare emanato dal Commissario Delegato in data 19.12.2011. Anche con riferimento alla succitata prescrizione sono state quindi avviate ulteriori consultazioni con le Amministrazioni Locali interessate (Comuni di Martellago e Scorzè), che hanno portato ad individuare nel corso della riunione tenutasi il 20.02.2012 presso gli Uffici del Commissario Delegato una soluzione tecnico progettuale condivisa dalle parti. Si trattava di una bretella che collegava il previsto casello autostradale di Martellago-Scorzè alla strada provinciale 39 “moglianese” mantenendosi il più possibile aderente al passante.

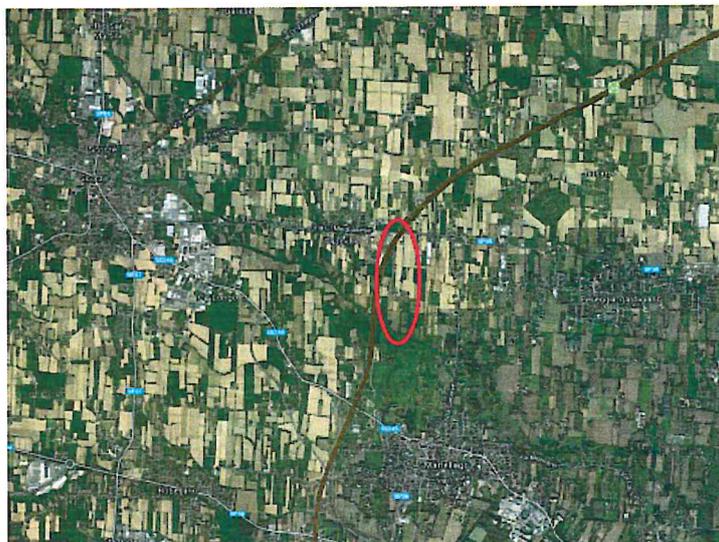
In data 27.02.2012 è intervenuto il Protocollo di Intesa fra il Commissario Delegato e i sindaci dei comuni di Martellago e Scorzè che ha comportato la modifica di alcune soluzioni adottate nel progetto definitivo del

Casello di Martellago-Scorzè. Le modifiche hanno interessato in particolare la sostituzione dei sovrappassi/sottopassi in corrispondenza delle intersezioni con Via Cà Nove e via San Paolo con rotatorie a raso e la proposta di limitazione del traffico pesante sia lungo queste viabilità che su via Ponte Nuovo. Inoltre, al fine di creare un asse di collegamento tra la SP39 Moglianese e il casello che fosse accessibile anche al traffico pesante da e per l'autostrada, la rotatoria Est casello, inizialmente prevista di forma circolare, venne prevista di forma ovalizzata bicentrica, per consentire sul lato nord il futuro inserimento della bretella in esame.

### INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'oggetto dello studio si inserisce in un contesto territoriale fortemente caratterizzato dalla presenza del Passante di Mestre (PdM) che lo attraversa in direzione nord-sud. Il tracciato di progetto corre parallelo al PdM, a confine tra i Comuni di Martellago e Scorzè. I centri abitati più vicini sono le frazioni di Peseggia (Martellago) e Cappella (Scorzè) che si attestano sulla SP 39 Moglianese a nord e Martellago a sud. Altri elementi che caratterizzano l'area sono, da nord verso sud, il corso del Fiume Dese, l'area destinata al Golf Cà della Nave e la SR 245 Castellana che attraversa Martellago.

La nuova bretella in progetto interesserà una porzione di territorio pressoché compresa all'interno della fascia di rispetto del PdM e del casello di Martellago che attualmente presenta destinazione agricola.



*Inquadramento territoriale*

### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

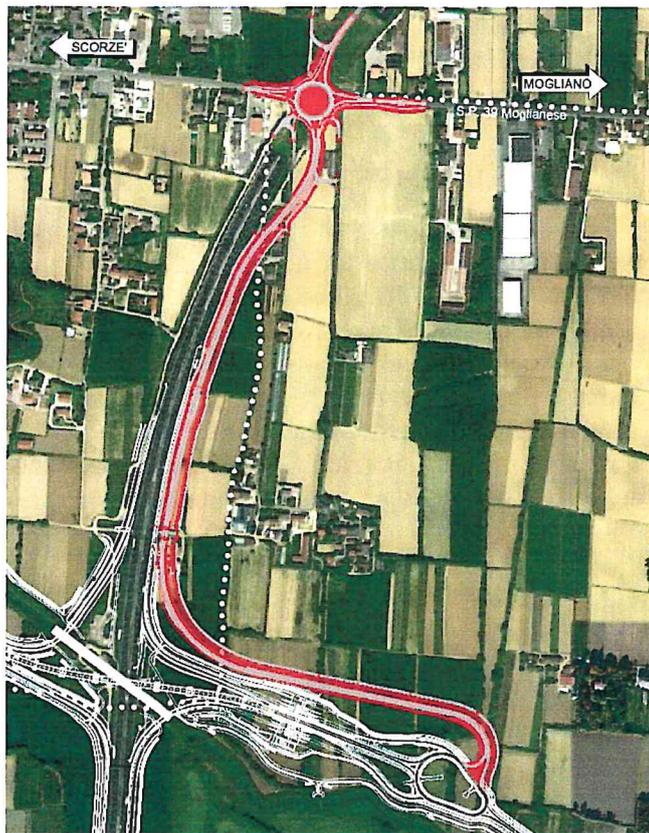
L'intervento in progetto prevede la realizzazione di una bretella di collegamento tra la rotatoria est del casello di Martellago-Scorzè e la SP39 "moglianese" in corrispondenza della quale verrà realizzata una nuova rotatoria.

Le caratteristiche geometriche della piattaforma stradale adottata sono conformi a quelle previste per una piattaforma di tipo "C1 - Strada Extraurbana Secondaria" come classificato nel DM 5 novembre 2001.

In accordo con il committente e in analogia a quanto previsto nel progetto esecutivo del casello di Martellago-Scorzè, è stato necessario introdurre alcuni elementi funzionali in deroga alla normativa vigente in materia di progettazione stradale.

Per questo motivo pur essendo stata adottata per l'asse di progetto la sezione tipologica prevista dalla normativa vigente per le strade extraurbane secondarie di tipo C1, è stato assunto un intervallo di velocità ridotto a 60-80 km/h anziché 60-100 km/h come previsto per questo tipo di sezione. Questo ha contribuito a limitare gli ingombri e mantenere il tracciato il più possibile aderente alle infrastrutture del passante, se pure

con la necessità di introdurre qualche difformità nel tracciamento planimetrico rispetto ai parametri richiesti dalla normativa. Per tutti gli altri aspetti previsti dalla normativa, il tracciamento è stato sviluppato conformemente ai valori prescritti.



*Inquadrimento del tracciato su fotopiano*

Il tracciato in progetto ha una estensione di 1507 m e si sviluppa a partire dall'innesto sul lato nord della rotondella est del casello di Martellago-Scorzè, prevista di forma bicentrica proprio a questo scopo.

Con una curva verso sinistra, l'asse si porta in affiancamento al casello, prosegue per circa 260 m in rettilineo per poi allinearsi al passante con una curva a destra di raggio  $R = 178$  m. In questo primo tratto, il tracciato si sviluppa prevalentemente in rilevato, di altezza media 1.5 m rispetto al terreno esistente, tranne in corrispondenza di un cavalcavia che verrà realizzato circa tra le progressive 766.00 e 782.00 per scavalcare l'opera di imbocco dell'esistente sottopassaggio del Passante che mette in collegamento l'abitato di via Mezzaluna con quello di Cappella. Il cavalcavia avrà uno sviluppo di circa 16 m, sarà corredato da 3 muri d'ala, e svolgerà anche la funzione di garantire la continuità di un percorso ciclabile che vi passa sotto.

Dopo il cavalcavia l'asse torna in rilevato e prosegue in affiancamento al passante con una leggera curvatura verso destra, che si accentua nel tratto finale, prima di raccordarsi con la SP39, per aggirare una esistente cabina ENEL di servizio al passante.

Nell'ultimo tratto viene realizzato il raccordo con la strada provinciale 39 "moglianese" mediante la realizzazione di una rotondella a 6 bracci, due dei quali lungo la via moglianese (direzione est e ovest), uno proveniente dall'asse della bretella stessa (direzione sud), uno su via Ariosto (direzione nord) e due dedicati al collegamento con viabilità di tipo secondario: via Mezzaluna (direzione sudest) e gli stradelli di servizio posti ai lati del passante (direzione sud-ovest).

Dal momento che lungo il lato sud della S.P. 39 è attualmente presente una pista ciclopedonale, in corrispondenza della nuova rotondella si prevede di garantirne la continuità mediante la realizzazione di una pista della larghezza di 2,50 m bidirezionale, che sarà separata dalla sede stradale da un'aiuola di larghezza 1,00 m. Verrà realizzato un tratto di pista ciclopedonale anche lungo i due bracci nord e ovest per collegare la via Ariosto con la SP39 moglianese. Per mantenere le due fermate del bus attualmente presenti in quel

tratto della SP39 “moglianese”, è stato deciso, di accordo con ANAS, di ricollocarle rispettivamente lungo il ramo est (lato sud carreggiata) della rotatoria e sul ramo di uscita ovest (lato nord carreggiata).

Dal momento che quest'ultima fermata bus è collocata in un punto particolarmente delicato (in prossimità dell'uscita dalla rotatoria e di un attraversamento ciclopedonale), il tratto della carreggiata ivi compreso verrà segnalato con apposita vernice colorata per indicare ai guidatori la presenza di un'area sensibile e indurli a rallentare la marcia.

Circa tra le progressive 1325.00 e 1425.00 verrà realizzato, in affiancamento al tracciato della bretella sul lato destro, un tratto di viabilità secondaria di collegamento tra via Mezzaluna e un'abitazione a cui viene precluso l'accesso diretto dalla SP39 a causa della realizzazione del progetto. Analogamente tra le progressive 1100.00 e 1275.00 verrà localmente deviata la viabilità di servizio a est del Passante, per renderla maggiormente aderente al Passante stesso ed evitare in tal modo la realizzazione di opere di sostegno del rilevato stradale della bretella.

A completamento dell'intervento, come previsto dalla normativa, sono state inserite nel tracciato anche due piazzole di sosta, una per ciascuna direzione di marcia.

Per garantire da un lato il mantenimento dell'attuale pista di servizio che corre parallelamente al passante e dall'altro minimizzare gli ingombri del rilevato stradale, lungo alcuni tratti lungo il lato ovest del tracciato sono stati realizzati dei muri e delle terre rinforzate.

La nuova rotatoria in progetto sarà collocata esattamente sopra l'estradosso dell'esistente galleria “moglianese” del passante. A tal proposito è stata preventivamente verificata la compatibilità (dal punto di vista altimetrico e dei sovraccarichi strutturali) della rotatoria stessa con la galleria e con i sottoservizi esistenti ubicati sull'estradosso di quest'ultima.

### **Rotatoria su S.P. 39**

La nuova rotatoria posta in corrispondenza dell'innesto sulla S.P. 39 “via Moglianese” verrà realizzata parzialmente appoggiata sull'estradosso della galleria artificiale “Moglianese” del Passante di Mestre.

La rotatoria in progetto ha un anello giratorio avente raggio esterno  $R = 35$  m a singola corsia di marcia. La piattaforma stradale ha una larghezza complessiva di 9 m ed è così costituita:

- Anello di larghezza pari a 6 m;
- Banchine su entrambi i lati di larghezza pari a 1,50 m;
- Corona sormontabile della larghezza di 2 m per agevolare le manovre di svolta dei mezzi pesanti.

Su detta rotatoria si innesteranno 4 rami principali:

- Due lungo la S.P. 39 (est e ovest);
- Uno proveniente dalla nuova bretella (sud);
- Uno proveniente da via Ariosto (sud);
- Altri 2 innesti secondari permetteranno il collegamento con via Mezzaluna e con due viabilità di servizio al Passante.

### **Impianti Tecnologici**

Per la progettazione dell'illuminazione pubblica è stata fatta particolare attenzione al flusso luminoso disperso verso l'alto e all'impatto ambientale illuminotecnico, cercando una soluzione che tenga presente i parametri relativi all'intensità luminosa, resa cromatica, effetti d'ombra e impatto visivo, tenendo presente i volumi di luce strettamente indispensabili, evitando “invasioni di campo”, come prescritto dalla Legge Regionale n°17 della Regione Veneto del 7 agosto 2009.

Sono stati previsti apparecchi illuminanti rispondenti alle normative CEI che privilegino oltre agli aspetti estetici, in simbiosi con l'area, anche rigorose caratteristiche tecniche quali il grado di protezione per installazione all'esterno, facilità di manutenzione, elevata efficienza e durata, e per ottimizzare i consumi sono stati previsti regolatori di flusso e lampade a basso consumo energetico.

Sarà previsto un regolatore luminoso per ogni consegna di energia, come previsto dalla Legge Regionale n° 15, il quale ridurrà a valori illuminotecnici minori dopo una certa ora senza compromettere la visibilità della strada.

La programmazione iniziale del sistema garantirà un calo minimo del 30% del flusso luminoso durante l'arco della notte e sarà scelta in accordo alla D.L. e alla committenza.

Il sistema di regolazione sopra descritto garantirà rispondenza dell'impianto e delle prescrizioni previste

dalla Legge n. 17 del 07 agosto 2009. Il sistema ridurrà il flusso luminoso emesso dagli apparecchi dopo un'ora stabilita, senza compromettere la visibilità della strada.

### **Idraulica**

Sono state studiate le problematiche idrauliche e le conseguenti opere che si rendono necessarie in seguito alle interferenze tra il reticolo idrografico e le infrastrutture stradali.

Le soluzioni alle inevitabili alterazioni dell'equilibrio idraulico che le nuove infrastrutture causeranno sono state individuate con il contributo del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive in quanto, gestendo il territorio di competenza in maniera puntuale e continua, ha una conoscenza approfondita delle criticità.

Gli interventi di natura idraulica previsti hanno come finalità essenziale:

- non aumentare il rischio idraulico delle zone interessate;
- assicurare la tutela dell'ambiente urbano ed agricolo, con la conseguente necessità di mantenere la continuità idraulica degli esistenti canali laddove intercettati dalla piattaforma stradale o dalle opere annesse.

Lo studio dell'inserimento dell'opera nell'ambiente idrico è affrontato valutandone gli eventuali impatti sia sotto l'aspetto dell'idrologia e dell'idraulica di superficie che, separatamente, sotto l'aspetto più prettamente idrogeologico.

Il dimensionamento del sistema di smaltimento è stato eseguito considerando un tempo di ritorno di 50 anni che consente di verificare il sistema di raccolta in condizioni particolarmente gravose e di stabilire se si è disposti ad accettare eventuali fallanze del sistema di raccolta e di smaltimento.

#### *Fossi di guardia*

Per i tratti in rilevato il sistema di raccolta previsto è costituito da fossi di guardia destinati a raccogliere le acque defluenti sulla sede stradale; per le inevitabili interferenze con la rete di bonifica, i fossi dreneranno anche i terreni attraversati dalla strada e convoglieranno le acque a ricettori finali. Vista la varietà delle estensioni delle aree da servire, sono state individuate cinque sezioni tipo, che rappresentano le dimensioni minime che dovranno avere i fossati nei tratti corrispondenti.

#### *Compatibilità idraulica*

Il progetto prevede che la trasformazione dell'uso del suolo interessi una superficie pari a 48.760 m<sup>2</sup>; in base alle valutazioni fatte una volta realizzati gli interventi in progetto, avrà un coefficiente di deflusso medio pari a 0,52. Imponendo una portata massima recapitata alla rete idrografica territoriale pari a 48.76 l/s, ovvero pari a 10 l/s·hm<sup>2</sup>, applicando il metodo dell'invaso si determina il volume necessario alla laminazione in 2'334 m<sup>3</sup>. Tale volume sarà ricavato all'interno dei fossi di guardia a bordo strada.

Il volume complessivamente disponibile risulta di circa 4'280 m<sup>3</sup>, ben superiore a quello necessario per l'invarianza idraulica. Il volume di laminazione necessario per il rispetto delle vigenti norme è quindi ampiamente garantito in quanto è parte di quello ricavato all'interno dei nuovi fossi di guardia a lato strada.

#### *Embrici*

L'allontanamento delle acque che si accumulano sulla piattaforma stradale verso i fossi di guardia, è affidato agli embrici posti sulla scarpata del rilevato e che creano la soluzione di continuità tra la piattaforma stradale e il fosso garantendo che il rilevato stesso non sia eroso dal percolamento delle acque.

#### *Caditoie*

Il drenaggio delle acque di piattaforma in prossimità del tratto tra le sezioni 44 e 47, ove sono presenti terre rinforzate, avverrà mediante caditoie aventi griglia di dimensioni 40x40 poste ad una distanza massima di 10 m l'una dall'altra lungo il bordo della strada. In maniera analoga il drenaggio delle acque di piattaforma in prossimità della rotatoria sulla Moglianese e dei suoi bracci avverrà mediante caditoie. Dato il ridotto franco della rotatoria sulla galleria Moglianese, in determinati punti l'alloggiamento delle caditorie risulta tecnicamente molto impegnativo. Localmente si predispongono quindi delle cordonate drenanti.

### **Cantierizzazione dell'opera**

L'area interessata dai lavori è relativamente distante dai principali centri abitati e l'accesso alle aree di lavoro può avvenire attraverso le viabilità SP 39 Moglianese, A4 Passante di Mestre e Casello di Martellago-Scorzè e viabilità collegata, comprese le strade poderali che corrono parallelamente al Passante. Le interferenze con frontisti sono limitate dal fatto che le opere e i cantieri occuperanno una parte di campagna, attualmente coltivata.

## **Cronoprogramma**

Si stimano indicativamente le seguenti tempistiche di cantiere:

- 15 mesi per la consegna dei lavori
- Circa 8 mesi per la produzione dei materiali da riutilizzare in sito (costruzione rilevati, ecc).

## **Aree di cantiere**

E' 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 m<sup>2</sup>. In queste aree saranno ubicati l'officina, gli uffici di cantiere, spogliatoi e servizi igienici e saranno destinati degli spazi alla gestione di terre (circa 6.000 mq) e al ricovero dei mezzi. È inoltre presente il sistema di lavaggio ruote per i mezzi di cantiere che escono verso la viabilità esterna.

Complessivamente si stimano circa 7.000 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, comporta una movimentazione di circa 1.300 mezzi.

Considerando il cronoprogramma dei lavori ed ipotizzando una distribuzione temporale uniforme del carico sulla rete e un fattore di picco pari a 1.5, si stimano, cautelativamente:

- 4.5 viaggi A/R all'ora off site per tutte le 60 settimane di cantiere (tot= 10.800 viaggi A/R)
- 1.5 viaggi A/R all'ora in site per la movimentazione interna dei materiali per 32 settimane (tot=1.900 viaggi A/R)

Assumendo un fattore di equivalenza pari a 1 camion = 2 veicoli equivalenti, corrispondono:

- 9 v.equiv / ora off site
- 3 v.equiv / ora in site.

## **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

L'analisi programmatica e normativa ha individuato le relazioni esistenti tra l'opera in progetto e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale vigenti.

### **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)**

Riguardo al tema della Mobilità (rif. tav. 04 PTRC), con il fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, si promuove una maggiore razionalizzazione dei sistemi insediativi e delle reti di collegamento viario di supporto e nello sviluppo della rete viaria primaria e secondaria del sistema viario regionale, viene conseguita una maggiore efficienza complessiva.

### **Piano d'Area della Laguna di Venezia (PALAV)**

La bretella in progetto interessa parzialmente un unico ambito di tutela dettato dal PALAV: "ambiti di interesse paesistico ambientale". A poca distanza dall'intervento si trova poi il Fiume Dese facente parte dei "corsi d'acqua di preminente interesse naturalistico".

### **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia (PTCP)**

Con riferimento all'ambito di intervento e dalle aree immediatamente adiacenti, si possono rilevare le seguenti indicazioni:

- **Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale:** emerge solo la presenza del Fiume Dese che scorre in direzione ovest-est, appena a sud dell'intervento. Il progetto in esame rientra parzialmente nella fascia vincolata ai sensi del Dlgs 42/2004 e s.m.i. – Corsi d'acqua. Si osserva però che la quasi totalità dei 150 metri dal Fiume saranno occupati dal nuovo casello di Martellago e relativi svincoli.
- **Carta delle fragilità:** la zona di intervento interessa un'area allagata negli ultimi 5-7 anni per la quale, nelle NTA, all'art.15 – Rischio Idraulico, oltre a richiamare la normativa della verifica di compatibilità idraulica, viene specificato che "Fino all'adeguamento al PTCP, ai sensi dell'art. 8

delle presenti NTA, ovvero fino all'adozione del PAT con previsioni di uguale o maggiore tutela, non potranno essere assentiti interventi che comportino riduzione della capacità di invaso. Qualsiasi riduzione di invaso dovrà avvenire solo a fronte di idonea compensazione, da effettuarsi con riferimento alle "Linee Guida" in appendice alle presenti NTA, previa intesa con il competente Consorzio di Bonifica." Tale aspetto è stato affrontato dal progetto in esame e verificato attraverso la redazione della relazione di compatibilità idraulica.

- **Sistema Ambientale:** L'ambito di intervento interessa prevalentemente il corridoio del "Passante Verde", nella sua parte iniziale interferisce però anche con la zona definita "elemento arboreo/arbustivo lineare" (art. 29) per la quale "La Provincia, nell'ambito del progetto strategico rete ecologica provinciale, assume gli obiettivi di cui sopra e promuove interventi per il potenziamento vegetazionale del territorio, da realizzare attraverso la messa a dimora di nuove piante o orientando lo sviluppo della vegetazione arborea e arbustiva esistente, anche sulla base di idonei criteri progettuali". Il tracciato di progetto attraversa anche un corridoio ecologico di livello provinciale (art. 28). Per quest'ultimo, in particolare è previsto che "*Nella elaborazione di progetti per la realizzazione di infrastrutture, attrezzature, impianti ed edifici di propria competenza, la Provincia verifica, in relazione alle previsioni del PTCP, le modalità per contribuire alla realizzazione della rete ecologica.*" Sarà dunque necessario tenere conto di questi aspetti nella realizzazione delle misure di attenuazione / mitigazione del progetto stradale.
- **Sistema del paesaggio:** il tracciato in esame interessa il "Paesaggio dei campi chiusi" mentre non vengono interessati elementi puntuali. Nelle norme non vi è una direttiva specifica per questa voce ma la tutela e la valorizzazione del paesaggio sono uno dei principi di tutto il PTCP.

### **La Rete Natura 2000 e le aree naturali protette**

L'area di intervento si trova circa 2,6 km a nord del SIC/ZPS IT3250021 – Ex cave di Martellago.

Frapposti tra l'area di intervento e il sito vi sono l'ambito del golf Cà della Nave e l'intero centro urbano di Martellago.

Sempre a sud, ma a circa 3 km, si trova il sito SIC/ZPS IT3250008 – Ex cave di Villetta di Salzano mentre a circa 5 km a sud-ovest si trova il sito SIC/ZPS IT3250017 – Cave di Noale.

In relazione al progetto in esame è stata prodotta, una asseverazione di non incidenza ambientale.

### **Piano di assetto del territorio - Comune di Martellago**

Il Piano è stato approvato in sede di Conferenza di Servizi con la Provincia di Venezia in data 26.06.2012 ed è divenuto efficace 15 giorni dopo la pubblicazione della deliberazione di Giunta Provinciale n. 96 del 11.07.2012 nel Bollettino Ufficiale della Regione Veneto n. 66 del 17.08.2012.

- **Tavola dei vincoli e della pianificazione territoriale:** non emergono elementi di maggiore dettaglio rispetto a quelli precedentemente evidenziati.

- **Tavola delle invariati:** il territorio interessato dal nuovo tracciato stradale è stato riconosciuto essere composto da "ambiti paesaggistici ad elevata integrità" (art. 26 delle NTA).

Per tali ambiti "*Ogni eventuale modificazione deve essere fatta oggetto di attenta valutazione storico paesaggistica*".

- **Tavola delle fragilità:** nella zona sud dell'intervento viene evidenziato che l'area è esondabile. All'art. 31.3 viene indicato che: "*Il PAT individua le aree esondabili o a periodico ristagno idrico, definendo le specifiche problematiche per area evidenziate anche nel Piano delle Acque: l'edificazione in tali aree è sottoposta alla rimozione preventiva delle condizioni che hanno generato tale classificazione oppure, ove non possibile, alla dimostrazione del non aggravio della situazione idraulica esistente e alla realizzazione di opportuni interventi di mitigazione idraulica*". Tale aspetto è stato affrontato dal progetto in esame e verificato attraverso la redazione della relazione di compatibilità idraulica.

- **Tavola della trasformabilità:** tra le indicazioni dello sviluppo futuro è presente la previsione della connessione est-ovest che si è recentemente concretizzata nel progetto del nuovo casello di Martellago sul Passante di Mestre.

### **Piano di assetto del territorio – Comune di Scorzè**

Il Comune di Scorzè non ha ancora adottato il PAT. La sua progettazione, iniziata nel 2012, è stata aggiornata nel 2013. Sono dunque disponibili, oltre al rapporto ambientale preliminare, alcune indicazioni della futura conformazione del territorio, che nella zona del progetto in esame richiamano il “Passante Verde”, individuano il corridoio ecologico del Fiume Dese e ad ovest prevedono la tutela del paesaggio agrario.

Ancora una volta dunque, lo strumento di pianificazione mette in evidenza la necessità di una progettazione che ne curi l’inserimento paesaggistico.

### **Piano degli interventi – Comune di Martellago**

Il Piano Regolatore vigente, ora primo Piano degli Interventi con le parti indicate compatibili dal PAT, è stato approvato con delibera di Giunta Regionale n. 2005 del 30 giugno 2000 pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Veneto n. 68 del 28 luglio 2000. Successivamente, sono state adottate ed approvate diverse varianti; l’ultima la numero 43 risale al 2010.

Le aree interessate dall’intervento sono classificate Sottozona E1 (Art. 29 delle NTA), si tratta di aree di massima tutela, caratterizzate da una produzione agricola tipica o specializzata. In tali aree si rileva la presenza della previsione di una connessione est-ovest quale circonvallazione nord di Martellago. La viabilità rappresentata nelle tavole di P.R.G.C. ha valore indicativo fino all’approvazione del progetto esecutivo delle nuove opere.

### **Piano degli interventi – Comune di Scorzè**

Il Piano regolatore del comune di Scorzè è stato approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 14 del 28.02.2005. Il territorio interessato dal nuovo tracciato è classificato Sottozona E2. Come per il Comune di Martellago si tratta di aree agricole di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva, anche in relazione alla estensione, composizione e localizzazione dei terreni. Gli interventi ammessi fanno riferimento ai soli interventi di nuova edificazione o manutenzione degli edifici esistenti.

Ancorché il tracciato non sia ancora stato riportato negli strumenti di pianificazione comunale, entrambi i Comuni interessati si sono espressi favorevolmente alla realizzazione della bretella (Protocollo di Intesa fra il Commissario Delegato e i sindaci del 20/02/2012).

## **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

### **Suolo e sottosuolo**

Il territorio interessato dall’intervento rientra nei comuni di Martellago e Scorzè. Per quanto concerne la categoria topografica tale area è classificabile in categoria T1, ossia *superficie pianeggiante, pendii e rilievi isolati con inclinazione media  $i \leq 15^\circ$* .

L’ambito di progetto ricade nelle propaggini distali del sistema deposizionale tardopleistocenico del Brenta denominato megafan di Bassano, che si allunga verso sud-est dallo sbocco in pianura della valle del Brenta (Valsugana) fino all’area perlagunare veneziana. L’area di progetto non interferisce con elementi geomorfologici locali e la litografia presenta terreni sabbiosi – limosi alluvionali di color marron oliva appartenenti alla fascia di esondazione dei corsi d’acqua. A livello idrogeologico i terreni si presentano impermeabili e la falda superficiale si localizza a circa -1.5 m dal piano campagna con direzione di flusso ovest-est. Il territorio si localizza idrogeologicamente nell’area più a monte della Provincia di Venezia caratterizzata dalla presenza di falde profonde in ghiaia ad elevata produttività per uso idropotabile.

L’area di progetto presenta delle criticità idrauliche della rete idrografica minore legate alla difficoltà di deflusso del collettore Ca Nove per scarsa manutenzione. Il Piano delle Emergenze Provinciale classifica l’area come zona allagata negli ultimi 5-7 anni.

Non sono presenti criticità antropiche nell’area di progetto, quali siti contaminati, cave, discariche e industrie a rischio di incidente rilevante. Non si evidenziano geositi nell’area di progetto.

L’uso del suolo attuale presenta una copertura prevalente a Seminativo (69%) e ad Urbanizzato (23%).

### ***Terre e rocce da scavo***

La documentazione presentata è stata integrata dal Proponente a seguito della richiesta di integrazioni del 09.02.2022. La realizzazione dell'infrastruttura stradale richiede l'utilizzo di materiali da rilevato e l'utilizzo di terreno vegetale per ricoprimenti e sistemazioni a verde, nonché la possibilità di riutilizzare il materiale proveniente da escavazione. A tal proposito è stato redatto il bilancio terre per gestire al meglio le risorse disponibili.

1. Il fabbisogno di materiali da rilevato risulta pari a circa 36.545 m<sup>3</sup>, che deve essere di nuova fornitura proveniente da cava di prestito, così come il materiale per la realizzazione delle opere complementari (fossi, viabilità vicinale e piazzola autobus). Il fabbisogno totale di importi esterni invece risulta pari a 52.533 m<sup>3</sup>, essendo il fabbisogno totale pari a 56.795 m<sup>3</sup> e il riutilizzo in sito pari a 4.262 m<sup>3</sup>.

2. La produzione deriva dal volume di terreno proveniente dagli scavi e risulta pari a circa 50.103 m<sup>3</sup>, di cui 4.538 m<sup>3</sup> da scavi di sbancamento (compresa la piazzola dell'autobus e la viabilità vicinale) e 6.320 m<sup>3</sup> da scavi a sezione obbligata. La quota parte di volume riutilizzata in sito è pari a 4.262 m<sup>3</sup>, reimpiegata come terreno vegetale.

3. Rimane pertanto un esubero di circa 45.841 m<sup>3</sup> di materiale che deve essere conferito a discarica o a deposito.

Per i volumi per cui è previsto il riutilizzo nell'ambito del cantiere, sono da prevedere appositi siti di accumulo lungo il tracciato, dove il materiale viene depositato in attesa di utilizzo (materiali utilizzati nell'ambito del progetto) qualora non fosse possibile eseguire lo scavo, la movimentazione e l'immediata successiva collocazione in area di lavorazione (terreno vegetale).

### ***Sismicità***

Dal punto di vista sismico con riferimento alle N.T.C. 2008 - il territorio dei comuni di Martellago e Scorzè nei quali si sviluppano le opere oggetto della presente relazione sono classificati in ZONA 3 con valore di accelerazione orizzontale massima convenzionale su di un suolo di categoria "A", con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni, ag/g 0,05-0,15 e accelerazione orizzontale di ancoraggio dello spettro di risposta elastico ag/g = 0,15.

### **Impatto sulla componente suolo-sottosuolo**

La nuova superficie del corpo stradale, di circa 57.000 mq, modificherà in maniera definitiva l'uso del suolo che verrà classificato "rete stradale" ovvero come area urbanizzata.

Il progetto prevede opere di sistemazione a verde delle aree marginali intercluse tra la bretella in progetto, il passante e le opere del Casello di Martellago e dei rilevati stradali.

*Con riferimento alla matrice suolo e sottosuolo e nello specifico all'impatto derivante dalla gestione delle terre e rocce da scavo possa considerarsi non significativo qualora vi sia il rispetto delle condizioni ambientali nn. 1,2,3,4,5.*

### **Ambiente idrico**

L'intero ambito di progetto, localizzato ad est del Passante di Mestre nei comuni di Martellago e Scorzè, rientra nel sottobacino idraulico del Collettore Ca Nove.

Le informazioni ad oggi raccolte sul territorio, hanno portato ad individuare alcune criticità localizzate in corrispondenza di specifiche zone che in occasione di consistenti piovvaschi sono soggette a rischio di allagamento. Relativamente all'area di progetto si evidenzia in particolare la criticità 02 – Via Mezzaluna evidenziata dal Piano delle Acque.

Relativamente al rischio idraulico del Fiume Dese il Piano di Gestione del Rischio Alluvione del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali evidenzia, per l'area di progetto, un rischio Moderato (R1), con i danni sociali, economici e dal patrimonio ambientale trascurabili o nulli, con altezza critica d'acqua tra 0 e 50 cm (Tr 100 anni).

La pericolosità idraulica dell'area di progetto, relativa ai comprensori di bonifica, è stata evidenziata dal Piano delle Emergenze delle Provincia di Venezia come aree allagate negli ultimi 5- 7 anni.

***Invarianza idraulica***

Per la valutazione dell'evento meteorico di riferimento si è adottata la curva di possibilità pluviometrica "a tre parametri" elaborata da Bixio – Fiume per "l'ambito territoriale Nord – Orientale" con TR = 50 anni. Tale assunzione deriva da specifiche indicazioni che derivano dallo studio idrologico appositamente predisposto dal Commissario per l'Emergenza 27/9/2007. Imponendo una portata massima recapitata alla rete idrografica territoriale pari a 55.05 l/s, ovvero pari a 10 l/s·hm<sup>2</sup>, applicando il metodo dell'invaso si determina il volume necessario alla laminazione in 2.400 m<sup>3</sup> circa. Tale volume sarà ricavato all'interno dei fossi di guardia a bordo strada. Il volume complessivamente disponibile risulta quindi ben superiore a quello necessario per l'invarianza idraulica (circa 2.400 m<sup>3</sup>). Il volume di laminazione necessario per il rispetto delle vigenti norme è quindi ampiamente garantito in quanto è parte di quello ricavato all'interno dei nuovi fossi di guardia a lato strada (mc 4755).

***Sistemi di trattamento***

Viste le caratteristiche dimensionali del progetto non sono previsti sistemi di trattamento delle portate meteoriche scolanti sulla superficie stradale.

**Impatto sulla componente ambiente idrico**

*In relazione all'art. 39, comma 5 del Piano di Tutela delle Acque (per le strade pubbliche, le acque meteoriche di dilavamento, convogliate in condotte ad esse riservate, possono essere recapitate in corpo idrico superficiale o sul suolo, fatto salvo quanto previsto dalla normativa vigente in materia di nulla osta idraulico) il sistema di smaltimento delle acque previste dal progetto risulta coerente alla normativa vigente.*

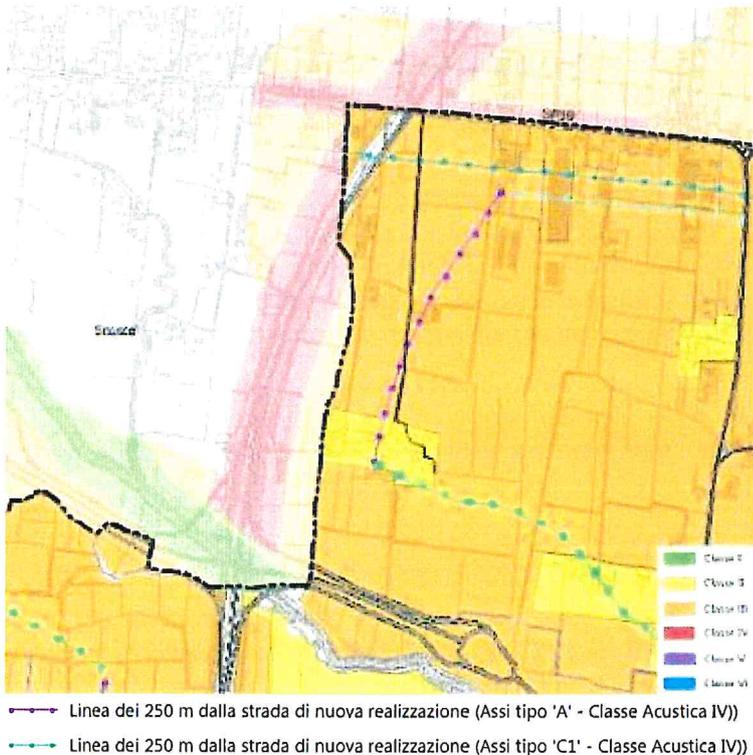
*I fossi di guardia previsti dal progetto raccolgono, invasano e convogliano l'acqua verso il ricettore finale (corpo idrico) fungendo inoltre da fascia filtro/filtro tampone con funzione di trattamento delle acque a monte dello scarico finale. Valutata la coerenza del progetto con le norme di tutela della risorsa idrica si ritiene a parere degli scriventi di valutare l'impatto del progetto sulla qualità delle acque non significativo.*

*In merito a tale componente è stato acquisito agli atti con prot. n. 3670 del 21.01.2022 il Parere preliminare favorevole con prescrizioni del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive.*

**Rumore**

L'asta viabilistica oggetto di valutazione ricede all'interno dei comuni di Martellago e di Scorzè.

Il comune di Martellago ha approvato il piano di classificazione acustica con deliberazione di Consiglio Comunale n. 92 del 29 novembre 2021, di cui si riporta di seguito l'estratto della tavola n°3.



Si evince che l'area di intervento per la realizzazione della bretella prevista in adiacenza all'autostrada, per il Comune di Martellago ricade parzialmente nella classe III definita dal D.P.C.M del 14 novembre 1997 per cui i limiti di immissione sono i seguenti.

Classi di destinazioni d'uso del territorio		Limiti massimi e tempi di riferimento	
		Diurno (6-22)	Notturmo (22-6)
I	aree particolarmente protette	50	40
II	aree prevalentemente residenziali	55	45
III	aree di tipo misto	60	50
IV	aree di intensa attività umana	65	55
V	aree prevalentemente industriali	70	60
VI	aree esclusivamente industriali	70	70

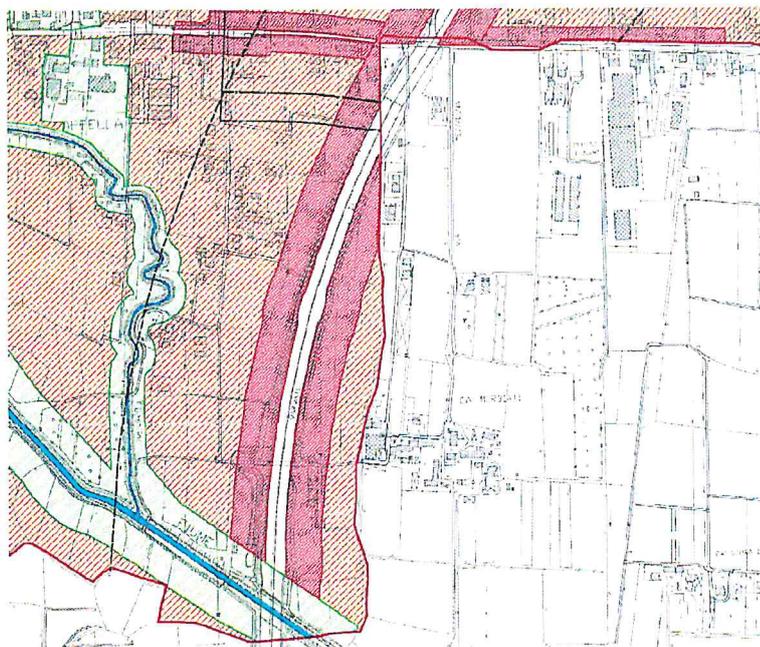
Sono classificate le due fasce di pertinenza stradali di ampiezza entrambe di 250m pertinenti agli assi stradali di recente realizzazione Autostrada (tipo "A") e bretelle di collegamento (tipo "C1"). I limiti all'interno di tali ambiti sono i seguenti.

Tipo di strada (secondo Codice della Strada)	Sottotipi a fini acustici (come da D.M. 5/11/2001)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole, ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
			Diurno dBA	Notturmo dBA	Diurno dBA	Notturmo dBA
A - Autostrada		250	50	40	65	55
B - Strade extraurbane principali		250	50	40	65	55
C - Strade extraurbane secondarie	C1	250	50	40	65	55
	C2	150	50	40	65	55
D - Strade urbane di scorrimento		100	50	40	65	55
E - Strade urbane di quartiere		30	Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in Tabella C, allegata al D.P.C.M. del novembre 1997 e comunque in modo conforme alla classificazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, c. 1, lettera a) della Legge n. 447/1995			
F - Strade locali		30				

La bretella di progetto è classificata come strada di nuova realizzazione tipo C2 "extraurbana secondaria"

con fascia di pertinenza stradale di ampiezza 150m. I limiti sonori diurni sono pari a 65 dB(A) e notturni 55 dB(A).

Il Comune di Scorzè ha approvato il piano di classificazione acustica con deliberazione di Consiglio Comunale n° 69 del 28 novembre 2013, di cui si riporta di seguito l'estratto della tavola n°III.



L'area di intervento ricade nelle classi III e IV, i limiti di emissione e di immissione sono i seguenti.

D.P.C.M. 14/11/1997 - VALORI LIMITE DI EMISSIONE E DI IMMISSIONE				
Classi di destinazione d'uso del territorio	EMMISSIONI - Leq [dB(A)]		IMMISSIONI - Leq [dB(A)]	
	Periodo di riferimento		Periodo di riferimento	
	GIORNO (6:00 - 22:00)	NOTTURNO (22:00 - 6:00)	GIORNO (6:00 - 22:00)	NOTTURNO (22:00 - 6:00)
CLASSE I	45	35	50	40
CLASSE II	50	40	55	45
CLASSE III	55	45	60	50
CLASSE IV	60	50	65	55
CLASSE V	65	55	70	60
CLASSE VI	65	65	70	70

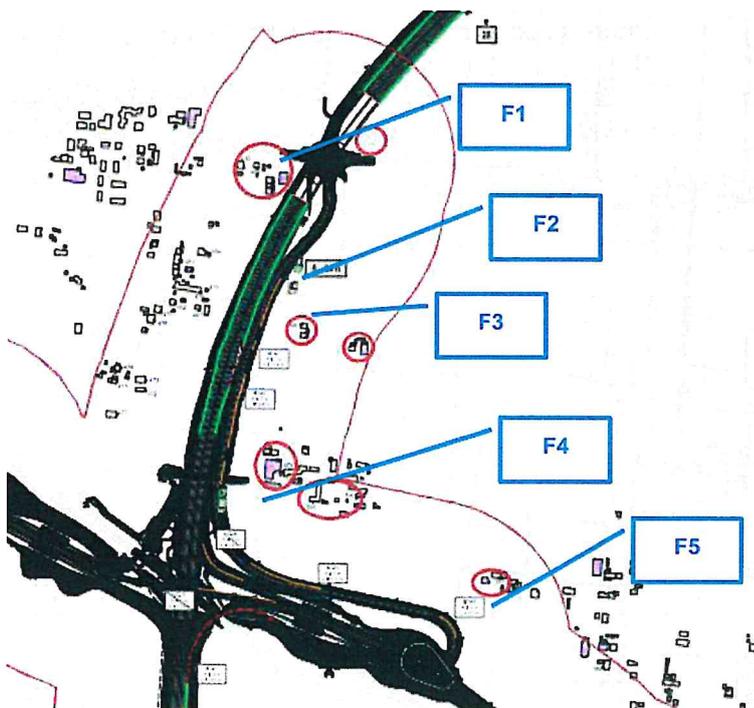
Anche il Comune di Scorzè individua la fascia di pertinenza stradale per il tracciato autostradale di categoria "A" di ampiezza 250m con limiti sonori diurni pari a 65 dB(A) e notturni 55 dB(A).

### **Impatto sul clima acustico**

Con integrazione del 20.04.2022 il Proponente ha presentato uno specifico Studio previsionale acustico il quale illustra lo stato acustico attuale e di progetto dell'ambiente mediante caratterizzazione dei livelli sonori ante e post operam, valutati all'interno del corridoio definito dalla fascia di pertinenza acustica della bretella larga 150m.

### **Monitoraggio acustico**

Il Proponente ha eseguito una campagna di 5 misurazioni settimanali in continuo del rumore nei giorni dal 4 marzo 2022 all'11 marzo 2022 e posizionate nell'intorno dell'infrastruttura di progetto, come illustrato nella seguente immagine.



In merito al traffico percorrente il tratto autostradale Spinea/Martellago – Preganziol, lo studio acustico ha preso in considerazione i dati viabilistici forniti da CAV spa del mese di Marzo 2022.

In merito alla previsione di flusso viabilistico previsto sulla nuova bretella il Proponente ha considerato 1.200 v.eq/h, corrispondenti al dato di progetto della nuova asta viaria, secondo la seguente distribuzione.

	Periodo Diurno	Periodo Notturno
Veicoli leggeri (v/h)	756	145
Veicoli pesanti (v/h)	251	193

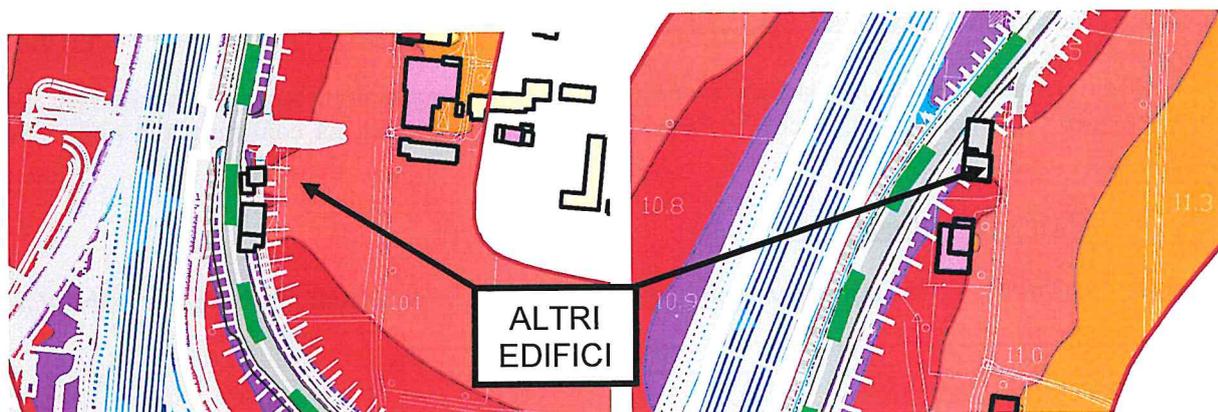
#### ***Barriere fonoassorbenti presenti e di progetto.***

Come richiesto dalle Linee guida di ARPAV DDG n°03/2008 il documento d'impatto acustico deve riportare ogni informazione utile a specificare le caratteristiche fisiche e meccaniche e ad individuarne la proprietà di riduzione dei livelli sonori, nonché l'entità prevedibile delle riduzioni stesse. Il Proponente non ha fornito le informazioni richieste ma solo la geometria, in termini di altezza e lunghezza, delle barriere esistenti in progetto.

#### ***Ricettori***

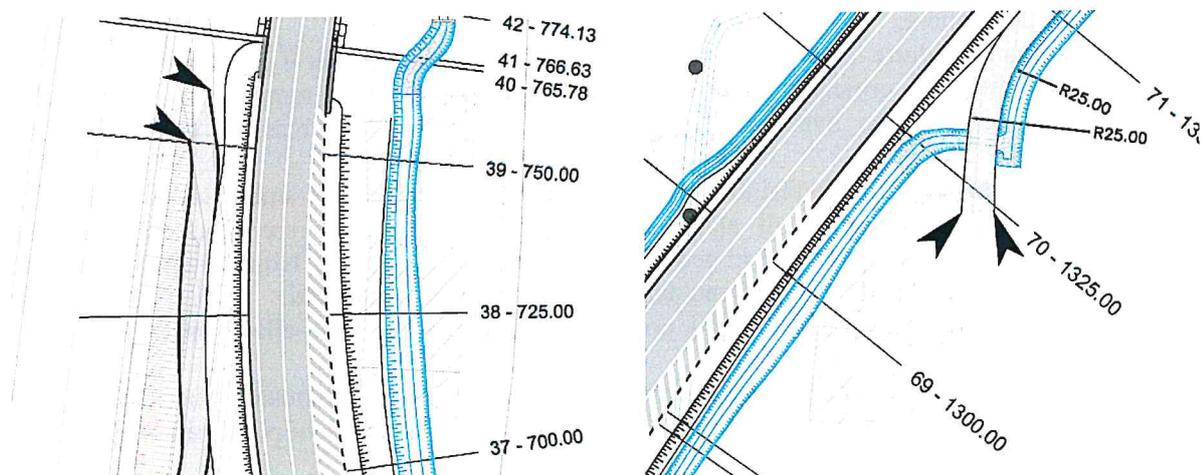
Lo studio previsionale acustico non individua puntualmente i ricettori da considerare per le valutazioni d'impatto acustico.

Nelle planimetrie prodotte dal software di propagazione acustica sono indicati con colorazione diversa gli edifici in rapporto alla destinazione d'uso. Si segnala che alcuni corpi di fabbrica sono classificati come "altri edifici" mentre risultano di tipo "residenziale".



Si evidenzia che i corpi di fabbrica indicati nelle precedenti figure sono posizionati in adiacenza della nuova bretella e pertanto risultano i ricettori più interessati acusticamente dall'impatto indotto dalla nuova asta viaria. Per tali corpi di fabbrica lo studio acustico non fornisce i valori di immissione a cui saranno assoggettati.

Si segnala inoltre che i fabbricati sono posizionati planimetricamente sopra del fossato di raccolta delle acque meteoriche previste in progetto, come illustrato nelle seguenti immagini.



Nel caso in cui il progetto presentato preveda la demolizione degli edifici per risolvere l'interferenza con il sistema di gestione delle acque, lo studio d'impatto acustico non risulta coerente con la progettazione viabilistica.

### **Valutazione dell'impatto acustico**

Il Redattore dello studio conclude affermando che i ricettori per i quali è previsto il superamento dei limiti normativi nonostante l'introduzione di asfalto fonoassorbente, saranno soggetti a possibile intervento diretto (da verificare in fase post-operam tramite rilievo al ricettore).

*Per quanto sopra si ritiene che l'impatto acustico sui ricettori prodotto dalla nuova bretella sia da considerare come poco significativo qualora vi sia il rispetto delle condizioni ambientali nn 6, 7 e 8.*

### **Radiazioni elettromagnetiche**

I monitoraggi del campo elettrico sulle stazioni radio base poste in vicinanza del tracciato in progetto hanno evidenziato il rispetto del valore di 6 V/m imposto dalla normativa DPCM 8/07/03.

I territori comunali di Scorzè e Martellago rientrano nella zona di tutela degli osservatori professionali e non

professionali (Osservatorio Astronomico Comunale "Galileo Galilei" via Galileo Ferraris 1, Santa Maria di Sala) in base alla L.R. 7 agosto 2009, n. 17.

Nelle integrazioni pervenute in data 20.04.2022 si specifica che la documentazione presentata si riferisce alla normativa previgente, si ritiene pertanto che la documentazione agli atti non sia conforme alla normativa vigente.

### **Impatto delle radiazioni elettromagnetiche**

*Gli impatti sulla componente sono da valutarsi non significativi qualora sia attuata la condizione ambientale n. 9.*

### **Vibrazioni**

Dall'analisi dei flussi di traffico previsti non si ritiene vi siano significative interferenze in fase di esercizio. Si è proceduto all'analisi delle fasi di cantiere al fine di analizzare le possibili vibrazioni meccaniche trasmesse per via ambientale durante le diverse fasi di cantiere.

In considerazione che nelle vicinanze dell'infrastruttura (distanza minima 30 m) sono situate abitazioni e altri bersagli potenzialmente sensibili risulterà opportuno adottare provvedimenti finalizzati al monitoraggio ed all'adozione eventuale di misure preventive per la mitigazione delle emissioni di vibrazioni meccaniche.

Tali provvedimenti dovranno riguardare i seguenti aspetti:

- pianificazione e progettazione dei lavori;
- fasi esecutive delle opere;
- comportamenti atti a ridurre le emissioni di vibrazioni, ovvero istruzioni per il personale.

Laddove si verificano situazioni critiche sarà da prevedere l'installazione, anche temporanea, di centraline per il monitoraggio in continuo dei livelli verificando i livelli massimi di trasmissione delle vibrazioni meccaniche.

L'indagine tecnica condotta sulle singole fasi di cantiere in merito alla trasmissione ambientale di vibrazioni meccaniche ha evidenziato la presenza di alcune fasi di cantiere da mantenere monitorate durante l'esecuzione dei lavori (scavi, sbancamenti ed in generale la movimentazione terra), Non è chiaro se anche la battitura di pali e la lavorazione di demoliti possano dare origine a vibrazioni rilevanti.

I ricettori più vicini sono abitazioni e altri fabbricati, potenzialmente sensibili, situati alla distanza minima di 30 m dall'infrastruttura.

Come misura mitigativa delle vibrazioni sono stati elencati provvedimenti piuttosto generici, quali ad esempio la pianificazione e la progettazione dei lavori, i comportamenti e le istruzioni per il personale.

L'estensore dello SPA dichiara che durante le predette fasi sarà effettuato un monitoraggio in continuo dei principali parametri fisici legati alla propagazione delle vibrazioni meccaniche al fine di escludere qualsiasi effetto per le persone e per gli edifici.

### **Impatto sulla componente vibrazioni**

*Dall'analisi della documentazione presentata, si ritiene che l'impatto sulla componente in fase di esercizio sia non significativo.*

*In merito alla fase di cantiere, dovranno essere individuate con apposita relazione le attività di cantiere, tra quelle pianificate, che comporteranno un impatto vibrazionale non trascurabile, da assoggettare a monitoraggio in corso d'opera, così come meglio specificato nelle condizioni ambientali nn. 10 e 11.*

### **Atmosfera**

Per la valutazione dello stato attuale della qualità dell'aria sono stati considerati i dati della centralina di riferimento ARPAV Parco Bissuola di Mestre Venezia riportati nella Relazione regionale della qualità dell'aria 2020- ARPA Veneto.

I valori in vigore a tutela della qualità dell'aria sono contenuti nel Decreto Legislativo 155/2010, in recepimento della Direttiva Europea 2008/50/CE (Relativa alla qualità dell'aria Ambiente e per un'aria più pulita in Europa) e sono riassunti nella seguente tabella.

Inquinante	Limite	Tempo di mediazione dati
Biossido di azoto	200 µg/m <sup>3</sup> (da non superare più di 18 volte l'anno)	Media oraria
	40 µg/m <sup>3</sup>	Media annuale
PM10	50 µg/m <sup>3</sup> (da non superare più di 35 volte l'anno)	Media giornaliera
	40 µg/m <sup>3</sup>	Media annuale
PM2.5	25 µg/m <sup>3</sup>	Media annuale

Per quanto riguarda la media annuale di NO<sub>2</sub> in corrispondenza di VE-P.Bissuola si registra un valore di 24 µg/m<sup>3</sup>, il valore limite annuale è pari a 40 µg/m<sup>3</sup>. Per il biossido di azoto è stato verificato anche il rispetto del numero di superamenti del valore limite orario di 200 µg/m<sup>3</sup>, presso tutte le stazioni della rete, poiché in nessun punto si sono oltrepassati i 18 superamenti ammessi.

Per quanto riguarda la media annuale di PM<sub>10</sub> in corrispondenza di VE-P.Bissuola si registra un valore di 32 µg/m<sup>3</sup> a fronte di un valore limite annuale (40 µg/m<sup>3</sup>), mai superato in corrispondenza di alcuna stazione di "fondo".

Più critica la situazione per i superamenti del limite giornaliero di 50 µg/m<sup>3</sup> per il PM<sub>10</sub>, per cui tra le stazioni di fondo, nel 2020, solo 6 stazioni su 20 hanno rispettato il valore limite giornaliero. In corrispondenza di VE-P.Bissuola si registrano 73 superamenti, oltre quindi i 35 consentiti per anno.

Per quanto riguarda il particolato PM<sub>2.5</sub> la media annuale presso VE-P.Bissuola è pari a 25 µg/m<sup>3</sup>, esattamente corrispondente al limite di legge. Per quanto riguarda la situazione complessiva del territorio, il valore limite è stato raggiunto in altre tre centraline, superato nella stazione di VE-Malcontenta (28 µg/m<sup>3</sup>) e rispettato in tutte le altre centraline.

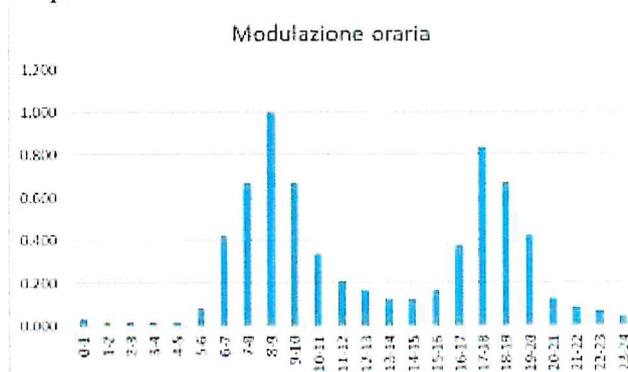
### **Impatto sull'atmosfera**

Con integrazione acquisite agli atti con prot. n. 22773 del 20.04.2022 il Proponente ha presentato uno specifico Studio previsionale sull'atmosfera, il quale illustra stima delle emissioni inquinanti atmosferiche prodotte da traffico stradale percorrente la nuova bretella oggetto di valutazione. Come dati di traffico sono stati utilizzati flussi viabilistici per il dimensionamento dell'infrastruttura stradale in progetto corrispondenti a 1200 v.eq./h.

Le velocità medie dei veicoli leggeri e pesanti sono state derivate dal documento di Valutazione di Assoggettabilità a VIA, per cui si è utilizzato un valor medio diurno pari a 80 km/h per i leggeri e 60 km/h per i pesanti.

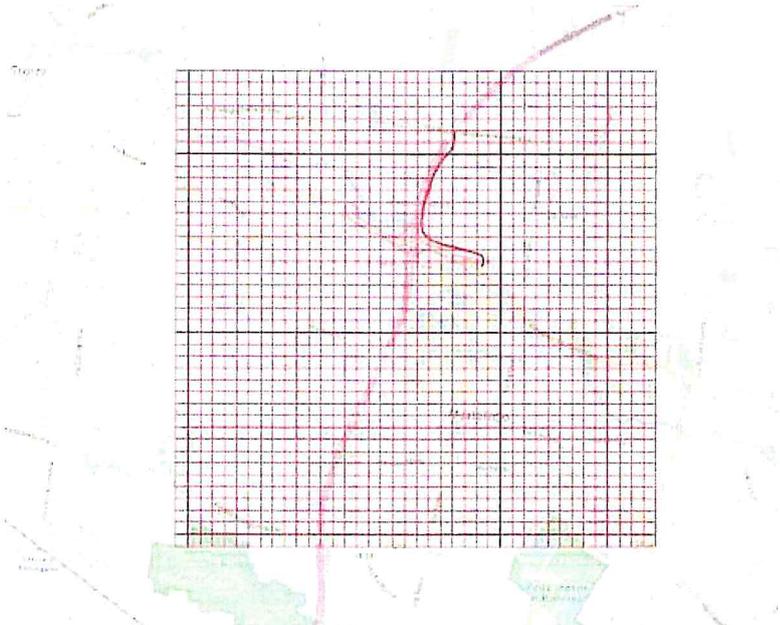
La flotta viabilistica utilizzata per la simulazione d'impatto è stata ricostruita su base dati ACI considerando il parco veicoli del Nord-Est Italia più recente pubblicato (2020) e suddiviso nelle 418 categorie veicolari previste da COPERT5.2.

Per la distribuzione giornaliera dei flussi di traffico è stato utilizzato il seguente profilo di modulazione temporale.



Il dominio di calcolo per le dispersioni in atmosfera è corrisponde ad un'area di 4 x4 km<sup>2</sup>, come di seguito

illustrato.



Il Proponente ha ritenuto di eseguire la stima delle dispersioni in atmosfera considerando come sorgente emissiva la sola bretella prevista in progetto e confrontando i risultati ottenuti con i limiti normativi. Nella modellazione previsionale non è stata considerata la presenza delle adiacenti aste viarie esistenti quali autostrada E70 “Passante di Mestre”, bretelle di collegamento e SP39 via Moglianese. Tali infrastrutture viabilistiche, in rapporto all’elevato traffico percorrente, contribuiscono di certo all’impatto sulla matrice atmosfera a livello locale, soprattutto sui ricettori sensibili più vicini alla bretella in progetto.

Lo studio delle dispersioni in atmosfera non consente di valutare la significatività dell’impatto sui ricettori rispetto allo scenario ante operam, come suggeriscono le Linee Guida ANPA Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio del 18 Giugno 2001 che indicano come criterio di determinazione dell’aumento delle concentrazioni presso i ricettori il 5% rispetto allo stato di fatto.

*Per quanto sopra si ritiene che l’impatto in atmosfera sui ricettori prodotto dalla nuova bretella sia da considerare poco significativo qualora vi sia il rispetto delle condizioni ambientali nn. 12 e 13.*

### **Paesaggio**

Per l’ambito di progetto sono riconoscibili l’ATO 3 Agroambientale e l’ATO dell’Ambito in Trasformazione; si evidenzia inoltre la presenza del vincolo paesaggistico D.Lgs n. 42/2004 legato alla fascia del Fiume Dese. L’opera complessiva, con l’eliminazione di alcune siepi e filari alberati, sarà ben visibile nel contesto locale anche se i fruitori dello stesso non saranno numerosi. Tali attività saranno infatti visibili solo da pochi utenti che vivono in prossimità dell’opera.

### **Valenze Storico Culturali e Paesaggistiche**

#### *Comune di Martellago*

Nelle vicinanze del tracciato in progetto sono presenti beni etnoantropologici minori, individuati nella Carta delle Invarianti del PAT di Martellato come “Edifici e complessi di valore monumentale testimoniale”. Gli edifici non sono interferenti con le opere in progetto, visto che il tracciato risulta localizzato all’interno del comune di Scorzè in vicinanza con il Passante.

#### *Comune di Scorzè*

Il tracciato in progetto non risulta in alcun modo interferente con gli edifici di valore storico –testimoniale presenti all’interno del territorio comunale.

Si evidenzia la Villa Morosini del Patriarca, Franco Zanetti, vincolata ai sensi della ex Legge 1089/1939 con decreto 1971/06/08, (codice IRVV 00000695) localizzata in Via Moglianese, 4 località Cappella Scorzè. La villa dista circa 600 metri dalla nuova rotatoria di progetto tra la bretella e al SP39.

### **Impatto sul paesaggio**

*In generale si ritiene di valutare l'impatto complessivo del progetto per la componente significativo di livello basso, in quanto si tratta di ambiti già ampiamente interferiti dal sistema infrastrutturale. Si mette in evidenza la necessità dell'Autorizzazione Paesaggistica.*

*Con riferimento a tale aspetto relativo al paesaggio si evidenzia che la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso ha trasmesso parere favorevole per il non assoggettamento a VIA del progetto in parola e un parere favorevole in merito alla compatibilità paesistico - archeologica dell'intervento con osservazioni. Ad ogni modo in sede di autorizzazione del progetto la Soprintendenza esprimerà il proprio parere vincolante ai sensi della normativa di settore.*

### **Sistema infrastrutturale**

Dal confronto tra uno scenario senza la bretella di collegamento rotatoria Est casello-SP39 e uno scenario che invece la include, è emerso che nel secondo caso il casello risulta maggiormente attrattivo in quanto il traffico catturato dalla bretella nonché dalle connessioni della viabilità complementare a est del casello ne enfatizzano l'efficacia. Infatti da un lato viene osservato un incremento dei flussi diretti al casello, dall'altro tali flussi fruendo della SP 39 e della viabilità locale di Martellago tendono ad aumentare la pressione veicolare lungo la SP 39 e sulla viabilità locale, scongiurando l'effetto benefico di alleggerimento sulla rete locale. Il traffico pesante lungo la SP 39 proveniente da est e diretto al casello interesserà la bretella in progetto, evitando di conseguenza l'attraversamento degli abitati di Cappella e Scorzè ed il sovraccarico delle viabilità secondarie, alcune peraltro chiuse al traffico pesante.

### **Impatto sul sistema infrastrutturale**

*In relazione ai risultati dello studio trasportistico si ritiene che l'intervento in progetto consentirà una ridistribuzione dei flussi veicolari in totale coerenza con lo scopo dell'intervento che è da un lato agevolare l'accesso al nuovo casello autostradale di Martellago-Scorzè, dall'altro ridurre, lungo la viabilità secondaria, i disagi conseguenti all'aumento di traffico diretto o proveniente dal casello stesso in particolare quello pesante. Si valuta pertanto un impatto positivo di magnitudo medio.*

*Con riferimento all'interconnessione con la SP 39 il parere del servizio viabilità della Città metropolitana di Venezia è favorevole. Nel progetto sono stati valutati la "continuità del percorso ciclopedonale" esistente e le "fermate del TPL" esistenti. Si ricorda alla società che dovrà presentare servizio Manutenzione rete stradale della CMVE apposita istanza di Autorizzazione ex artt. 21/26 del codice della Strada (con relativo Disciplinare tecnico e/o Accordo di programma).*

### **Contesto socio – economico**

L'opera in progetto ha seguito un percorso condiviso con tutte le amministrazioni locali e gli enti territoriali competenti al fine di perseguire tutti gli obiettivi di interesse per il contesto territoriale e socio – economico.

### **Impatto sul contesto socio-economico**

*In base alle considerazioni fatte si valuta che l'operatività dell'opera generi un impatto positivo alto sul contesto territoriale e socio – economico, perseguito degli enti proposti.*

### **Siti Rete Natura 2000**

All'interno dell'ambito di progetto e nelle immediate vicinanze non sono presenti aree di pregio naturalistico identificate dalla Rete Natura 2000 come Siti di Interesse Comunitario (SIC) né Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Gli ambiti più prossimi si trovano a sud, all'interno dei comuni di Noale (SIC e ZPS IT32500017, "Cave di Noale"), Salzano (SIC e ZPS IT3250008, "ex Cave di Villetta di Salzano") e Martellago (SIC e ZPS IT325021, "ex Cave di Martellago"), a una distanza, tra siti e confine comunale, che varia dai 2 km ( per le "Cave di Noale") al chilometro e mezzo (per le "ex Cave di Martellago").

A nord, a distanze superiori, si sviluppa l'ambito legato al sistema delle risorgive del Sile (ZPS IT3240011 – Sila: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina).

### **Impatto sui Siti Natura 2000**

In relazione al progetto in esame è stata prodotta, una asseverazione di non incidenza ambientale.  
*l'intervento potenzialmente non avrà effettivi negativi diretti o indiretti sui Siti della Rete Natura 2000.*

### **Vegetazione, flora e fauna**

All'interno dell'ambito di progetto e nelle immediate vicinanze non sono presenti aree di pregio naturalistico identificate dalla Rete Natura 2000. Lo stato floristico-vegetazionale dei luoghi evidenzia che i vari ambiti occupati dalle opere in progetto e dalle aree di cantiere sono:

- Ambiti antropizzati (campi coltivati, aree urbanizzate e opere a verde Passante)
- Vegetazione legnosa arbustiva
- Vegetazione a prato.

Nel complesso la vegetazione delle aree aperte, dei prati e dei campi include entità molto spesso legate all'attività antropica e/o selezionate in funzione dell'uso del suolo che di volta in volta viene stabilito. Per tali ragioni sotto il profilo vegetazionale le aree aperte ed i campi non contemplano elementi di particolare pregio o importanza ai fini della conservazione della biodiversità, ma piuttosto un corteggio di specie sinantropiche e cosmopolite o di ampia diffusione. L'area di progetto, localizzata a ridosso del Passante di Mestre, interessa parte di territorio coltivato a seminativo o ad orto ove sono presenti filari e siepi non strutturate.

La presenza della fauna nelle aree coltivate, soprattutto in quelle prive di coltivazioni arboree, è costituita raramente da specie nidificanti o completanti l'intero ciclo vitale in tali ambienti, a causa della difficoltà di questi di offrire copertura del suolo costante e a causa del disturbo arrecato dalle frequenti lavorazioni.

### **Impatto sulle componenti Vegetazione, flora e fauna**

*Tali considerazioni portano a stimare che non vi sia alcuna interferenza dell'opera con le valenze florofaunistiche dell'area considerata.*

*Ad ogni modo per favorire un inserimento dell'opera infrastrutturale all'interno del contesto ambientale a siepi dell'area interessata dai lavori si chiede di presentare un nuovo progetto di mitigazione a verde così come descritto nella condizione ambientale n.14.*

## **CONCLUSIONI**

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che:

- I contenuti della documentazione presentata e delle integrazioni richieste consentono una valutazione complessiva in merito alla compatibilità ambientale del progetto presentato.
- L'idea di sviluppare una soluzione progettuale per migliorare il collegamento diretto tra il nuovo casello autostradale di Martellago-Scorzè e la SP 39 "Moglianese" era stata avanzata già in fase di progettazione preliminare del casello stesso. Essa compare infatti tra le raccomandazioni del decreto n. 539 di Approvazione del Progetto Preliminare emanato dal Commissario Delegato in data 19.12.2011. Anche con riferimento alla succitata prescrizione sono state quindi avviate ulteriori consultazioni con le Amministrazioni Locali interessate (Comuni di Martellago e Scorzè), che hanno portato ad individuare nel corso della riunione tenutasi il 20.02.2012 presso gli Uffici del Commissario Delegato una soluzione tecnico progettuale condivisa dalle parti. Si trattava di una bretella che collegava il previsto casello autostradale di Martellago-Scorzè alla strada provinciale 39 "moglianese" mantenendosi il più possibile aderente al passante.
- Gli strumenti di pianificazione e programmazione comunali, provinciali e regionali non prevedono particolari vincoli alla realizzazione del progetto in esame.
- Il progetto prevede una serie di misure volte ad attenuare i potenziali impatti negativi sulle componenti ambientali ritenute rilevanti.
- Data la tipologia del progetto, non si prevedono effetti negativi significativi relativamente alle

- componenti socio-economici, sistema infrastrutturale, ambiente idrico, valenze storico-culturali.
- Non sono previsti impatti significativi con l'attuazione delle condizioni ambientali sotto riportate per le seguenti componenti: emissioni in atmosfera, inquinamento acustico, vibrazioni in fase di cantiere, flora e fauna, radiazioni non ionizzanti.
  - Lo studio di verifica di incidenza ambientale sui siti di Rete Natura 2000 evidenzia che l'intervento non induce effetti negativi nei confronti di detti siti.

### **TUTTO CIÒ VISTO E CONSIDERATO**

Il Comitato Tecnico VIA, all'unanimità dei presenti, in merito al progetto presentato dalla società VENETO STRADE S.p.A. relativo alla realizzazione della Bretella di collegamento tra la stazione di Martellago – Scorzè e la SP n. 39 "Moglianese", esprime parere di **non** assoggettabilità a procedura di VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n.152/06 e ss.mm.ii, con le seguenti condizioni:

#### **Impatto sulla componente suolo-sottosuolo**

##### **Condizione n.1:**

<b>CONTENUTO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<b>Macrofase</b>	Ante-operam
<b>Oggetto della condizione</b>	Dovrà essere previsto il riutilizzo di tutto il materiale che ne abbia le caratteristiche: in un'ottica di economia circolare, in virtù dell'art. 179 (criteri di priorità) del D.lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii., il riutilizzo dei materiali è sempre preferibile alla gestione come rifiuto. Dovrà essere presentata una relazione che ne dia evidenza.
<b>Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza</b>	La relazione deve essere presentata almeno 90 giorni prima dell'inizio dei lavori.
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV

##### **Condizione n.2:**

<b>CONTENUTO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<b>Macrofase</b>	Ante-operam
<b>Oggetto della condizione</b>	Il proponente dovrà presentare una relazione riportante una descrizione dettagliata delle modalità esecutive di utilizzo della tecnica di trattamento a calce in tutti gli ambiti in cui ne è previsto l'utilizzo nel progetto e le misure precauzionali messe in atto ai fini di evitare i possibili impatti sulle matrici aria, suolo e acque.
<b>Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza</b>	La relazione deve essere presentata almeno 90 giorni prima dell'inizio dei lavori.
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV

##### **Condizione n.3:**

<b>CONTENUTO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<b>Macrofase</b>	Ante-operam
<b>Oggetto della condizione</b>	La caratterizzazione deve esser estesa con l'esecuzione di n. 3 nuovi punti di indagine lungo il tracciato, secondo i criteri dettati dall'Allegato 2 del DPR120/2017, con la determinazione dei seguenti parametri: metalli, C>12, IPA e Amianto ad una profondità pari a

	quella di scavo.
<b>Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza</b>	I rapporti di analisi devono essere inviati almeno 90 giorni prima dell'inizio dei lavori.
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV

**Condizione n.4:**

<b>CONTENUTO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<b>Macrofase</b>	Ante-operam
<b>Oggetto della condizione</b>	Il materiale rappresentato dai punti CM7, CM12, CM16 e CM17, che hanno presentato concentrazioni di Arsenico superiori alle CSC di colonna B Tabella 1, Allegato 5, Parte IV, Titolo V del D.Lgs. 152/06 dovrà essere gestito come rifiuto ai sensi della parte IV del medesimo decreto. Al fine di ridurre il volume delle terre comprese tra i punti 6 - 8, 11 - 13 e 15 - 18 da gestire secondo la parte IV del D.Lgs. 152/06 deve essere eseguito un approfondimento analitico finalizzato a ridurre la lunghezza della tratta di pertinenza dei diversi campioni. In alternativa il proponente può definire un valore di fondo sito specifico dell'Arsenico seguendo le procedure previste dalla DGRV n. 464 del 2010. Fermo restando comunque che tutte le terre da scavo relative ad aree con concentrazioni superiori al valore di fondo così definito, andranno gestite come rifiuti.
<b>Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza</b>	La relazione riportante gli esiti degli approfondimenti e l'esatta individuazione dei materiali da trattare come rifiuti deve essere trasmessa ad ARPAV e CmVE almeno 90 giorni prima dell'inizio dei lavori.
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV

**Condizione n.5:**

<b>CONTENUTO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<b>Macrofase</b>	Post-operam
<b>Oggetto della condizione</b>	Presentare una relazione che dia evidenza che il ripristino ad uso agricolo garantisce il recupero delle funzionalità del suolo ad un livello confrontabile con lo stato Ante Operam con particolare riguardo al contenuto di carbonio e alla compattazione.
<b>Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza</b>	La relazione deve essere presentata entro 90 gg dalla comunicazione di fine lavori
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV

**Impatto Acustico****Condizione n.6:**

<b>CONTENUTO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<b>Macrofase</b>	Ante-operam
<b>Oggetto della condizione</b>	Dovrà essere presentata una revisione della documentazione previsionale di impatto acustico che comprenda: - la previsione della realizzazione di opere di mitigazione quali barriere acustiche, impiego di asfalto fonoassorbente o altro, atte

	<p>a ricondurre i livelli di immissione sonora al di sotto dei limiti normativi presso tutti i ricettori</p> <p>- la descrizione dettagliata di ciascuna delle opere di mitigazione, comprensiva di caratteristiche tecniche e acustiche, posizione, dimensionamento e stima previsionale dell'abbattimento previsto. La valutazione dovrà essere redatta da Tecnico competente in acustica ambientale, in conformità ai criteri stabiliti della DDG ARPAV n. 3/08 (pubblicata nel BUR n. 92 del 7 novembre 2008). Alla luce di quanto riportato all'art. 5, comma 4 del DM 29 novembre 2000, qualora valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale impediscano, anche a seguito dell'adozione degli interventi sulla sorgente e lungo la via di propagazione, di raggiungere il rispetto dei limiti di immissione esterni presso uno o più ricettori, e si preveda quindi la realizzazione in interventi diretti sui ricettori, finalizzati al rispetto dei limiti di cui all'art. 6 comma 2 del DPR 142/2004, di ciò dovrà essere data adeguata giustificazione.</p>
<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	La relazione con gli esiti della valutazione tecnica deve essere presentata entro 90 giorni dal rilascio del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA.
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV

**Condizione n.7:**

<b>CONTENUTO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<b>Macrofase</b>	Ante operam
<b>Oggetto della condizione</b>	Considerato che i risultati della modellazione portano a veder superati i limiti della classe III, anche in regime di deroga del Comune per attività di carattere temporaneo, presentare una relazione che dia evidenza che si adotteranno tutte le misure necessarie a limitare il disagio presso i ricettori più esposti.
<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	La relazione deve essere presentata almeno 30 giorni prima dell'inizio lavori
<b>Soggetto verificatore</b>	Comuni di Scorzè e Martellago con il supporto di Arpav

**Condizione n.8:**

<b>CONTENUTO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<b>Macrofase</b>	Post operam
<b>Oggetto della condizione</b>	<p>Dovrà essere effettuata una campagna di monitoraggio acustico, finalizzata alla verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione, in periodo diurno e notturno presso tutti i ricettori individuati all'interno della fascia di rispetto stradale di ampiezza 150 m in entrambi i lati della nuova bretella.</p> <p>Inoltre dovrà essere prodotta una relazione tecnica, sottoscritta da un Tecnico Competente iscritto all'apposito elenco nazionale (ENTECA), descrittiva della campagna di monitoraggio e dei relativi risultati. Nel caso che dalle misure emerga il superamento di uno o più dei limiti previsti, la relazione dovrà contenere la descrizione delle ulteriori misure di mitigazione messe in atto e l'evidenza della loro efficacia, da dimostrarsi mediante ulteriori misurazioni fonometriche.</p>

<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	La relazione deve essere presentata entro 90 gg dalla messa in esercizio della bretella
<b>Soggetto verificatore</b>	Comuni di Scorzè e Martellago con il supporto di ARPAV

### Impatto illuminotecnico

#### Condizione n.9:

CONTENUTO	DESCRIZIONE
<b>Macrofase</b>	Ante operam
<b>Oggetto della condizione</b>	<p>Il Progetto illuminotecnico degli impianti di illuminazione esterna deve essere riformulato prevedendo i seguenti adeguamenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizzo di sorgenti con temperatura di colore non superiore a 3000 K;</li> <li>• Prevedere una classificazione illuminotecnica conforme alla UNI 11248: 2016 attualmente in vigore (riducendo inoltre i valori al suolo); nonché uniformare la classificazione tra Relazione Tecnica e Calcoli illuminotecnici;</li> <li>• utilizzo di riduttori di flusso, in linea con quanto previsto dalla Legge Regionale n.17/09.</li> </ul>
<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	La relazione deve essere presentata entro 90 giorni dal rilascio del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA.
<b>Soggetto verificatore</b>	Comuni di Scorzè e Martellago ed ARPAV

### Vibrazioni

#### Condizione n.10:

CONTENUTO	DESCRIZIONE
<b>Macrofase</b>	Ante operam
<b>Oggetto della condizione</b>	<p>Deve essere presentata una relazione che individui le attività di cantiere, tra quelle pianificate, che comporteranno un impatto vibrazionale non trascurabile.</p> <p>La relazione deve comprendere le procedure/istruzioni operative che vengono adottare per il contenimento delle vibrazioni (scegliendo le modalità esecutive che generano i livelli di vibrazione più bassi, posizionando gli impianti fissi lontano da ricettori sensibili, mantenendo in buono stato le strade di cantiere, limitando la velocità dei mezzi di cantiere, altro).</p>
<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	La relazione deve essere presentata almeno 90 giorni prima dell'avvio dei lavori.
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV

#### Condizione n.11:

CONTENUTO	DESCRIZIONE
<b>Macrofase</b>	In corso d'opera
<b>Oggetto della condizione</b>	In concomitanza con le attività più impattanti si dovranno misurare in continuo i livelli delle vibrazioni indotte presso uno dei ricettori più vicini, ivi compresi gli insediamenti adibiti ad attività lavorative, in conformità alle metodologie della norma UNI 9614:2017. Le relazioni dei rilievi vibrazionali dovranno riportare:

	<ul style="list-style-type: none"> <li>evidenza che le misure e le elaborazioni siano state svolte conformemente alla norma UNI 9614:2017 (comprese informazioni su strumentazione e software utilizzati, certificati di taratura, curva di ponderazione impiegata...);</li> <li>il calcolo dei parametri del disturbo e il loro confronto con il limite di riferimento applicabile, entrambi definiti nella norma UNI 9614:2017;</li> <li>i grafici dell'andamento temporale dell'accelerazione, registrati dallo strumento di misura, se le misure non dovessero evidenziare il verificarsi di eventi vibratorii associabili alle sorgenti sottoposte a controllo.</li> </ul> <p>Si dovranno adottare tempestivamente ulteriori misure mitigative qualora i rilievi vibrazionali dovessero evidenziare il superamento dei limiti di riferimento, dandone tempestiva comunicazione all'autorità competente ed ad ARPAV.</p> <p>Di quanto sopra evidenziato dovrà essere data evidenza in una relazione con i risultati dei rilievi e delle eventuali misure mitigative adottate.</p>
<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	La sopracitata relazione deve essere presentata entro 90 gg dalla comunicazione di fine lavori
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV

#### Atmosfera

##### Condizione n.12:

CONTENUTO	DESCRIZIONE
<b>Macrofase</b>	Ante operam
<b>Oggetto della condizione</b>	Presentare una relazione descrittiva delle misure che saranno adottate in fase di cantiere per prevenire/mitigare l'emissione di polveri che preveda, oltre alla bagnatura delle piste, l'impiego dei mezzi con la miglior classe emissiva, la telonatura dei camion di cantiere, il lavaggio delle ruote degli stessi, la limitazione della velocità dei mezzi nelle piste di cantiere.
<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	La relazione deve essere presentata entro 90 giorni dal rilascio del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA.
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV

##### Condizione n.13:

CONTENUTO	DESCRIZIONE
<b>Macrofase</b>	Post operam
<b>Oggetto della condizione</b>	Deve essere effettuata dopo la messa in esercizio della nuova bretella una campagna di monitoraggio della qualità dell'aria a verifica dei risultati delle simulazioni modellistiche, al fine di confermare il rispetto degli Standard di Qualità dell'Aria. Il monitoraggio dovrà riguardare i principali inquinanti da emissioni da traffico. Le modalità, le posizioni di misura, i parametri e la durata della campagna di monitoraggio dovranno essere concordati preventivamente con ARPAV. A seguito della predetta campagna di misura della qualità dell'aria e delle risultanze delle stesse dovrà essere prodotta una relazione che individui eventuali criticità e proponga eventuali misure mitigative.

<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	La relazione deve essere presentata entro 90 gg dalla messa in esercizio della nuova bretella.
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV

### Mitigazioni ambientali

#### Condizione n.14:

CONTENUTO	DESCRIZIONE
<b>Macrofase</b>	Ante operam
<b>Oggetto della condizione</b>	Sia presentato un nuovo progetto di mitigazione a verde in cui sia evidente l'integrazione di alberature a medio e/o alto fusto nell'area, già destinata a verde, posta a nord-est della rotatoria di progetto, a potenziamento della mitigazione ambientale in accordo con il settore preposto del Comune di Scorzè. Nel progetto dovrà essere evidente il sesto d'impianto e le specie vegetali prescelte.
<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	Il progetto deve essere presentato entro 90 giorni dal rilascio del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA.
<b>Soggetto verificatore</b>	Comune di Scorzè

II SEGRETARIO  
Dott.ssa Alessandra Rossi



II FUNZIONARIO TECNICO  
Dott.ssa Anna Maria Pastore

