

PROVVEDIMENTO 15 ottobre 2010.

Accertamento del periodo di irregolare funzionamento dei servizi catastali dell'Ufficio provinciale di Brescia.

IL DIRETTORE REGIONALE
PER LA LOMBARDIA

Visto il decreto del Ministro delle finanze n. 1390 del 28 dicembre 2000, registrato alla Corte dei conti il 29 dicembre 2000, reg. n. 5 finanze, foglio n. 278, con cui a decorrere dal 1° gennaio 2001 è stata resa esecutiva l'Agenzia del territorio, prevista dall'art. 64 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300;

Visto il decreto-legge 21 giugno 1961, n. 498, convertito, con modificazioni, nella legge 28 luglio 1961, n. 770, recante norme per la sistemazione di talune situazioni dipendenti da mancato o irregolare funzionamento degli uffici finanziari;

Vista la legge 25 ottobre 1985, n. 592;

Visto l'art. 33 della legge 18 febbraio 1999, n. 28;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165;

Visto l'art. 10 del decreto legislativo 26 gennaio 2001, n. 32, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 53 del 5 marzo 2001, che ha modificato gli articoli 1 e 3 del citato decreto-legge n. 498/1961, sancendo che prima dell'emissione del decreto di accertamento del periodo di mancato o irregolare funzionamento dell'ufficio occorre verificare che lo stesso non sia dipeso da disfunzioni organizzative dell'amministrazione finanziaria e sentire al riguardo il garante del contribuente;

Vista la nota prot. n. 13002 del 27 settembre 2010 del direttore dell'ufficio provinciale di Brescia, con la quale sono stati comunicati la causa ed il periodo di irregolare funzionamento dell'ufficio, dalle ore 13 del 29 settembre 2010 alle ore 9 del 30 settembre 2010, limitatamente ai servizi catastali;

Accertato che l'irregolare funzionamento dell'ufficio provinciale di Brescia, è dipeso dagli interventi programmati di aggiornamento software del server cartografico, tali da non consentire all'ufficio stesso di svolgere i propri compiti istituzionali;

Informato di tale circostanza l'ufficio del garante del contribuente con nota prot. n. 12226 in data 6 ottobre 2010;

Dispone:

È accertato l'irregolare funzionamento dell'ufficio provinciale di Brescia, limitatamente ai servizi catastali, dalle ore 13 del 29 settembre 2010 alle ore 9 del 30 settembre 2010.

Il presente decreto verrà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Milano, 15 ottobre 2010

Il direttore regionale: ORSINI

10A12973

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 22 gennaio 2010.

1° Programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001) autostrada regionale Medio Padana Veneta Nogara - Mare Adriatico (CUP H91B06000810009). Approvazione progetto preliminare. (Deliberazione n. 1/2010).

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 a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede che gli interventi medesimi siano ricompresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

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 successive modificazioni;

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);

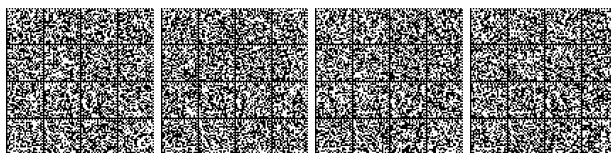
Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 («Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»), e successive modificazioni e visti, in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente l'«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 regionale n. 2/2006 che all'art. 21 autorizza uno stanziamento complessivo pari a 100 milioni di euro, al fine di garantire l'attuazione di interventi da realizzarsi in finanza di progetto, tra cui l'autostrada «Nogara - Mare Adriatico»;

Vista la legge 24 dicembre 2007, n. 244, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 28 dicembre 2007, n. 300 (Leg-



ge finanziaria 2008) che, all'art. 2, comma 259, prevede «l'autostrada Nogara - Mare Adriatico e il collegamento dei sistemi tangenziali nelle tratte Peschiera del Garda/Verona e Verona/Padova, opere di competenza della regione Veneto, sono inserite, ai soli fini dell'approvazione, nelle procedure previste dall'art. 161 del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003; errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* 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 (*Gazzetta Ufficiale* 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 (*Gazzetta Ufficiale* 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 di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e successive modificazioni, con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolato 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 15 dicembre 2009, n. 50710, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria sul progetto preliminare dell'Autostrada Nogara - Mare Adriatico;

Vista la nota 16 dicembre 2009, n. 51157, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il parere reso dall'Unità tecnica finanza di progetto;

Vista la nota 7 gennaio 2010, n. 275 R.U., con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato del progetto preliminare dell'autostrada Nogara - Mare Adriatico;

Vista la nota n. 2465 del 21 gennaio 2010 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso:

la deliberazione della Giunta regione n. 927 del 28 marzo 2006 con la quale è stato proclamato il pubblico interesse del progetto preliminare Nogara - Mare Adriatico proposto dalla Società Confederazione Autostrade S.p.A. in data 30 giugno 2004;

il decreto del Segretario regionale alle infrastrutture e mobilità della regione Veneto, n. 8/45.00 del 29 ottobre 2009, con il quale è stato approvato in linea tecnica economica il predetto progetto preliminare, aggiornato nell'agosto 2006, e si dà atto che la quota di contributo pubblico a carico della medesima regione, pari a 50 milioni oltre IVA, è assicurata dai fondi di competenza regionale di cui la citato art. 21 legge regionale n. 2/2006;

Considerato che le attività contrattuali e organizzative saranno disciplinate da apposita convenzione che, ai sensi della legge regionale n. 15/2002, sarà stipulata tra la regione e il soggetto che risulterà aggiudicatario della concessione;

Udita la relazione 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 ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che l'autostrada regionale medio padana veneta Nogara - Mare Adriatico si configura come il segmento veneto della direttrice autostradale padano inferiore Cremona - Mantova - Rovigo - Mare Adriatico, costituendo parte integrante del Corridoio plurimodale, n. 5, Lisbona-Kiev;

che, più specificatamente, l'intervento persegue il potenziamento e completamento dell'asse autostradale medio padano veneto oggi costituito dalla S.S. 434 «Transpolesana», tratto Legnago (Verona) - Rovigo, mediante l'adeguamento autostradale della S.S. 434 e la sua prosecuzione in nuova sede da Legnago a Nogara (Verona), e in prospettiva fino all'A22 del Brennero, e sempre in nuova sede da Rovigo ad Adria con futuro innesto sulla prevista E55 Nuova Romea. L'opera si configura come un vero e proprio itinerario alternativo all'A4 per il traffico di attraversamento est-ovest dell'area padana, migliorando la qualità del servizio e la sicurezza della mobilità sulla rete viaria della «bassa veronese» e della provincia rodigina, oggi fortemente deficitarie;

che, in data 30 giugno 2004, la Società Confederazione Autostrade S.p.A. ha presentato alla regione Veneto, ai sensi della legge regionale del Veneto n. 15/2002 e dell'art. 37-bis della legge n. 109/94 ora art. 153 del decreto legislativo n. 163/2006, la proposta di progettazione, costruzione e gestione in regime di concessione dell'Autostrada Regionale Medio Padano Veneta a pedaggio;



che in data 28 marzo 2006 la giunta regionale del Veneto, con DGR n. 927/2006, ha deliberato il pubblico interesse della proposta di finanza di progetto, qualificando Confederazione Autostrade S.p.A. quale soggetto promotore e autorizzando il dirigente della direzione valutazione progetti della medesima regione a richiedere, al promotore, lo studio di impatto ambientale;

che il 12 marzo 2008 la direzione infrastrutture della regione Veneto, in qualità di soggetto proponente, ai sensi dell'art. 183 del decreto legislativo n. 163/2006 e dell'art. 6 della legge n. 349/1986, ha provveduto alla pubblicazione della richiesta di valutazione di compatibilità ambientale dell'opera in esame al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, alle altre amministrazioni competenti e all'Unità complessa VIA della regione Veneto;

che il 17 giugno 2008 la giunta regionale veneta, con proprio atto n. 1507, ha fatto proprio il parere, n. 189 del 29 maggio 2008, con il quale la Commissione regionale VIA ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale, sul progetto, Nogara - Mare Adriatico, subordinatamente a prescrizioni, raccomandazioni e mitigazioni;

che la regione Veneto, con delibera giunta regionale 14 luglio 2009 n. 2109, ha espresso parere favorevole circa la localizzazione urbanistica dell'opera formulando prescrizioni di carattere localizzativo;

che il 31 luglio 2009, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con nota n. GAB-2009-18006, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il parere favorevole, n. 294 dell'8 giugno 2009, espresso, dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS dello stesso ministero, sul progetto Nogara - Mare Adriatico;

che il 10 agosto 2009, con nota n. DG/PBAAAC/34, il Ministero per i beni e le attività culturali ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti parere favorevole in ordine alla localizzazione e alla compatibilità ambientale e paesaggistica del progetto Nogara - Mare Adriatico;

che l'opera di che trattasi è inclusa negli atti aggiuntivi, rispettivamente del 17 dicembre 2007 e del 6 novembre 2009, all'Intesa generale quadro sottoscritta in data 24 ottobre 2003 tra governo e regione Veneto;

che il 3 dicembre 2009, con nota n. CDG-0176414-P, l'ANAS SpA ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il protocollo d'intesa sottoscritto in data 30 novembre 2009 con la regione Veneto per la realizzazione dell'Autostrada Nogara - Mare Adriatico, nel quale si prevede che l'ANAS conceda alla regione Veneto l'utilizzo di un tratto di 42 Km della S.S. 434 «Transpolesana» da Legnago a Rovigo fino all'intersezione con la S.S. 16, che rimane classificato come strada statale;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore è individuato nella regione Veneto;

che l'entrata in esercizio dell'arteria è prevista per ottobre 2015;

che il sistema di pedaggio altamente automatizzato prevede 10 caselli così denominati: Nogara Est, Casaleone, Legnago, Villa Bartolomea/Castagnaro, Badia Pole-

sine, Castelguglielmo, Rovigo Sud, Pontecchio Polesine, Gavello, Adria;

che il CUP assegnato al progetto è il seguente: H91B06000810009;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo complessivo del progetto è pari a 934,5 milioni di euro, di cui circa 739 milioni di euro per lavori e circa 195,5 milioni di euro per somme a disposizione e I.V.A. su contributi regionali;

che la realizzazione dell'opera è prevista mediante ricorso alla finanza di progetto e il capitale privato destinato all'infrastruttura risulta pari a 874,5 milioni di euro;

che per quanto attiene l'importo dei lavori e delle spese tecniche il quadro economico del progetto preliminare prevede un ribasso del 18 per cento, sui prezzi da porre a base d'asta, in quanto tale elemento è compreso nell'originaria proposta formulata dal promotore, e pertanto impegnativo per il promotore stesso;

che pertanto la copertura complessiva dell'intervento risulta la seguente:

Tipologia risorse	Importi (in euro)
Fondi privati (promotore)	874.522.568,74
Finanziamento regione Veneto (compresa IVA al 20% sul finanziamento)	60.000.000,00
TOTALE	934.522.568,74

che il contributo pubblico, pari a 50 milioni di euro più IVA, è assicurato dai fondi di competenza regionale di cui all'art. 21 della citata legge regionale n. 2/2006, ai sensi del decreto del Segretario regionale alle infrastrutture e mobilità della regione Veneto, n. 8/45.00 del 29 ottobre 2009, citato nelle premesse;

che le prescrizioni di carattere localizzativo sopra citate non comportano un maggiore costo, in quanto già comprese nel quadro economico di cui al citato decreto del Segretario regionale alle infrastrutture e mobilità della regione Veneto.

Delibera:

1. Approvazione progetto preliminare e disposizione di variante.

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e successive modificazioni, è approvato con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della attestazione di compatibilità ambientale, localizzazione dell'opera e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree interessate il progetto preliminare dell'«Autostrada regionale medio padana veneta Nogara - Mare Adriatico», a eccezione delle tratte, oggetto di prescrizioni, di seguito elencate.



Sezioni asse principale:

Casaleone, Sanguinetto, Gazzo Veronese: dal km 3+500 al km 7+500 del tracciato base (*cf.* prescrizione n. 2) - riferimento planimetria scheda n. 2 allegato A2 della DGR 1507 del 17 giugno 2008;

Casaleone, Cerea: dal km 9+000 al km 11+500 (*cf.* prescrizione n. 3) - riferimento planimetria scheda n. 3 allegato A2 della DGR 1507 del 17 giugno 2008;

Cerea, Legnago: dal km 12+500 al km 16+900 del tracciato base (*cf.* prescrizione n. 4) - riferimento planimetria scheda n. 4 allegato A2 della DGR 1507 del 17 giugno 2008;

Villa Bartolomea: spostamento del casello di Villa Bartolomea dalla progr. 24+200 alla progr. 24+700 e rettifica del collegamento alla ex S.S. 499 per una lunghezza di ca. 1.060 m (*cf.* prescrizione n. 6) - riferimento planimetria scheda n. 6 allegato A2 della DGR 1507 del 17 giugno 2008;

San Bellino: spostamento del casello di San Bellino/Castelguglielmo dalla progr. 44+270 alla progr. 43+630 (*cf.* prescrizione n. 9) - riferimento planimetria scheda n. 9 allegato A2 della DGR 1507 del 17 giugno 2008;

Rovigo, Bosaro, Pontecchio Polesine: dal km 60+000 al km 66+500 (*cf.* prescrizione n. 10) - riferimento planimetrie schede n. 10-11 allegato A2 della DGR 1507 del 17 giugno 2008;

Adria: diversa configurazione dello svincolo di Adria (*cf.* prescrizione n. 11) - riferimento planimetrie schede n. 12-13 allegato A2 della DGR 1507 del 17 giugno 2008.

Interventi di viabilità complementare:

Legnago: collegamento tra il casello di Legnago e via Rodigina Nord - lunghezza 1.850 m (*cf.* prescrizione n. 5) - riferimento planimetria scheda n. 5 allegato A2 della DGR 1507 del 17 giugno 2008;

Trecenta, Bagnolo di Po: Bretella di Trecenta - modifica del tratto di attraversamento della Fossa Maestra e del Canal Bianco e arretramento della rotatoria - lunghezza 1.800 m (*cf.* prescrizione n. 8) - riferimento planimetria scheda n. 8 allegato A2 della DGR 1507 del 17 giugno 2008;

Villamarzana: collegamento tra lo svincolo di Fratta Polesine e la A13 - lunghezza 2.450 m (*cf.* prescrizione n. 13) - riferimento planimetria P43800II2C1000 integrazioni SIA aprile 2009;

Rovigo: collegamento tra la tangenziale Ovest di Rovigo e lo svincolo di Rovigo Sud - lunghezza 5.503 m (*cf.* prescrizione n. 14) - riferimento planimetrie P43800II2C1100/1200 integrazioni SIA aprile 2009;

Ceregnano: raccordo tra la nuova direttrice Mediana e la S.P. 33 - attraversamento Collettore Padano - lunghezza 150 m (*cf.* prescrizione n. 15) - riferimento planimetrie P43800II2C1300-1400-1500 integrazioni SIA aprile 2009;

Badia Polesine: viabilità di collegamento tra lo svincolo di Badia Polesine e l'area produttiva in località Crocetta (*cf.* prescrizione n. 12) - riferimento planimetria scheda n. 14 allegato A2 della DGR 1507 del 17 giugno 2008.

Le varianti localizzative oggetto delle predette prescrizioni sono disposte da questo Comitato ai sensi dell'art. 167, comma 6, del decreto legislativo n. 163/2006.

1.2 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006, l'importo di 934.522.568,74, euro, fissato in relazione all'ammontare del costo dell'intervento come quantificato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa del progetto preliminare approvato al punto 1.1.

1.3 Le prescrizioni di cui all'allegato al presente documento, tra cui quelle indicate al punto 1.1, proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella relazione istruttoria e alle quali resta subordinata l'approvazione del progetto in questione, sono riportate nella prima parte del citato allegato che forma parte integrante della presente delibera e sono articolate in prescrizioni da sviluppare nella fase della progettazione definitiva e in prescrizioni da ottemperare in fase di cantiere.

1.4 Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella seconda parte del citato allegato: il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2. Disposizioni finali.

2.1 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.

2.2 Il Ministero medesimo, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui all'allegato, che debbono essere recepite in tale fase.

2.3 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 citata.

2.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera di cui alla presente delibera e in adesione a quanto richiesto con la nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza citata in premessa, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti di eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi.

2.5 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 22 gennaio 2010

Il Presidente: BERLUSCONI

Il Segretario: MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti il 6 ottobre 2010

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 6 Economia e finanze, foglio n. 183



ALLEGATO 1

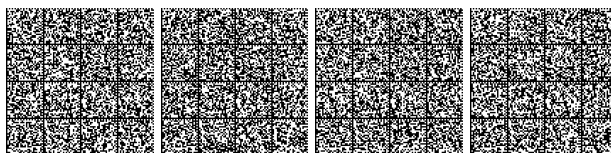
**1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
AUTOSTRADA REGIONALE MEDIO PADANA VENETA NOGARA – MARE
ADRIATICO (CUP H91B06000810009)
APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE**



PARTE I

PRESCRIZIONI

1. La nuova barriera di Nogara est sul tracciato base deve essere traslata di circa 500 metri verso est, attestandosi con svincolo a rotatoria sulla variante alla SS 12 di progetto. Conseguentemente deve essere stralciato il tratto terminale di collegamento con l'attuale SS 12. La planimetria ed il progetto di tale intervento dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
2. Il tracciato tra le progressive km 3+500 e km 7+500 (con riferimento alle progressive del tracciato base) deve attestarsi, nella sua parte iniziale, sulla soluzione base, per poi procedere verso sud, seguendo un tratto della "Variante B" per una lunghezza di circa 2 km. Successivamente deve essere previsto l'inserimento di una curva in sinistra seguita da un rettilo che riporti il tracciato sulla soluzione base alla progressiva km 7+500 circa. Con tale configurazione si permette lo sviluppo residenziale lungo Via Strada Nuova, che verrà attraversata più a sud ed alla quale verrà data continuità con la realizzazione di un cavalcavia. Da un punto di vista altimetrico, la nuova soluzione si dovrà sviluppare ad un'altezza di 1,50-2,00 m dal piano di campagna, a meno dei punti in cui sarà necessario alzarsi maggiormente, come per esempio per l'attraversamento del fiume Tregnone, per il quale sarà previsto un ponte, come già nel tracciato base. La planimetria ed il progetto del nuovo tracciato dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
3. Il tracciato tra il km 9+000 ed il km 11+500 circa deve svilupparsi a sud della corte Boldiere, allontanandosi da quest'ultima e dal nodo idraulico costituito dai tre canali presenti. La variante prevedrà un leggero spostamento dello svincolo di Casaleone, per adattarlo al nuovo tracciato, e l'adeguamento della bretella di collegamento (strada di cat. F2) tra lo svincolo di Casaleone e la Strada Provinciale "del Menago", che correrà a sud in affiancamento all'autostrada. Altimetricamente il tracciato verrà mantenuto ad un'altezza di 1,50-2,00 m dal piano di campagna, ad eccezione di quei punti in cui interferisce con la viabilità esistente, come nel caso della Strada Provinciale "del Menago", per la quale occorrerà assicurare un franco libero di 5,10 m. La planimetria ed il progetto del nuovo tracciato dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
4. Il tracciato tra le progressive 12+500 e 15+500 (con riferimento alle progressive del tracciato di base) deve svilupparsi nel primo tratto in adiacenza alla "Variante C" presentata nel S.I.A. e successivamente deve piegare verso sud superando gli abitati di Aselogna, in comune di Cerea, e di Casoni Rampin, in comune di Legnago, minimizzando l'interferenza con gli stessi, per poi ritornare sul tracciato base alla progressiva 16+900 circa, dopo lo scavalco dello scolo Seriola. Il nuovo tracciato, inoltre, recepirà in parte l'osservazione n. 13 del comune di Cerea, con l'inserimento della bretella di Casoni Rampin, modificando di conseguenza la geometria di quella presentata con la "Variante C". Anche per tale soluzione verrà data continuità alla viabilità di attraversamento, in particolare per la strada provinciale n. 46 "Torretta", per la quale dovrà essere previsto un cavalcavia con sezione tale da ospitare anche la pista ciclopedonale. La planimetria ed il progetto del tracciato così delineato dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.



5. Deve essere previsto un collegamento tra il casello di Legnago e la zona ospedaliera, escludendo dall'intervento il previsto collegamento con Vangadizza. A partire dal casello di Legnago, la nuova viabilità si svilupperà prevalentemente in nuova sede, riducendo l'interferenza con i flussi veicolari diretti verso l'abitato di Vangadizza e migliorando l'accesso all'asse autostradale. Successivamente, in corrispondenza all'abitato di Vallette, si dovrà prevedere l'adeguamento della strada esistente, prevedibilmente interessata da un aumento di traffico, con conseguente messa in sicurezza. La planimetria ed il progetto di tale intervento di viabilità complementare dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
6. Deve essere previsto lo spostamento del casello di Villa Bartolomea più ad est e la conseguente ridefinizione dell'asse di collegamento con l'ex S.S. 499. La planimetria ed il progetto di tale intervento dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
7. Deve essere leggermente modificata verso nord la parte finale del tracciato della viabilità di collegamento con la S.P. 15 al fine di considerare la reale distribuzione dei lotti dell'area produttiva interessata. La planimetria ed il progetto di tale intervento dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
8. In relazione alla bretella di Trecenta, mantenendo fissa la posizione della rotatoria di progetto sulla S.P. 12, il tracciato deve essere traslato verso est di circa 50 m, proseguendo poi in rettilineo ed attraversando il Canal Bianco in una posizione distante circa 40 m da quella base. Considerato che la quota della viabilità arginale è prossima a quella del territorio circostante (differenza altimetrica di circa 2 m) si dovrà spostare verso nord la rotatoria terminale in una posizione compatibile con le quote del collegamento. La planimetria ed il progetto di tale intervento dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
9. Lo svincolo di S. Bellino – Castelguglielmo, posizionato alla progressiva km 44+000 circa, deve essere spostato ad ovest lungo l'asse della S.S. 434 per circa 550 m al fine di ottimizzare l'accesso alla programmata area produttiva intercomunale e in sub-ordine di conservare almeno una delle 2 aree di servizio concesse (una delle quali in fase avanzata di realizzazione). La nuova posizione occuperà l'attuale sedime della S.P. 24 bis in corrispondenza del cavalcavia esistente sulla S.S. 434. La continuità della viabilità ordinaria, interrotta per la necessaria soppressione del cavalcavia, sarà garantita attraverso la rotatoria di svincolo e i relativi rami di raccordo; dalla stessa rotatoria deve essere predisposto lo stacco per l'innesto con la futura viabilità interna alla lottizzazione industriale. Deve essere mantenuto il raccordo tra gli insediamenti produttivi esistenti in comune di Castelguglielmo e la S.P. 17 (a nord dello svincolo) nella forma indicata in progetto base. La planimetria ed il progetto di tali interventi dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
10. Nel tratto compreso tra le progressive km 60+000 e km 66+500 del progetto preliminare base deve essere predisposta una variante di sviluppo complessivo pari a km 6,5 circa. L'intervento in variante dovrà prevedere in sintesi:
 - lo spostamento a sud del tracciato principale, ponendo quali svincoli planimetrici fissi lo svincolo di Rovigo (in corrispondenza della rotatoria sulla



S.S. 16) e il rientro in asse al tracciato base in corrispondenza del territorio comunale di Crespino;

- la soppressione dello svincolo di Pontecchio Polesine.

Gli obiettivi perseguiti dalla variante si possono riassumere come segue:

- allontanamento del tracciato principale dal centro abitato di Pontecchio Polesine e Bosco del Monaco, aumentando la distanza fra l'infrastruttura e i centri abitati di maggiore consistenza;
- riduzione dell'impatto visivo con l'eliminazione del viadotto di svincolo e dei relativi rilevati di accesso;
- minimizzazione degli incrementi di traffico sulla rete locale.

Il tracciato dovrà essere posto generalmente su rilevato di modesta altezza (da un minimo di 2 metri ad un massimo di 4 metri), con esclusione dei tratti su opera d'arte per il superamento dei corsi d'acqua principali (Canal Bianco e Collettore Padano) per altro presenti con dimensioni analoghe anche nel tracciato base.

La continuità della viabilità esistente (generalmente con andamento nord-sud) dovrà essere garantita mediante la realizzazione di opere di attraversamento in cavalcavia (2 manufatti su viabilità campestre e comunale) o in sottovia S.P. 5 e S.P. 28 (in funzione della quota del tracciato autostradale rispetto a quella della viabilità ordinaria interferita). Compatibilmente con gli obiettivi posti alla base della variante, il percorso di progetto dovrà cercare di evitare le interferenze con la rete idrografica in generale ed in particolare con le opere idrauliche di regolazione e controllo gestite dal competente consorzio di bonifica. La planimetria ed il progetto di tali interventi dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.

11. In corrispondenza dello svincolo di Adria deve essere predisposta una variante del dispositivo di raccordo con la viabilità ordinaria (S.R. 495 e comunale per Bottrighe) al fine di eliminare le interferenze con il nodo idraulico posto all'intersezione dello scolo Valon-Dossolo con il canale Bellombra. Il nodo è costituito da una botte a sifone che risolve l'interferenza fra i due canali e dalle opere di derivazione verso l'idrovora Bottrighe Vallon-Dossolo. La maggior parte dei manufatti interessati dalla rotatoria di progetto (dispositivo di svincolo lato Adria), pur non essendo direttamente compromessi dalle opere, risulterebbero collocati in un'area interessata in futuro da intenso traffico, con conseguenti difficoltà di accesso sia per le periodiche operazioni di manutenzione sia per eventuali interventi di emergenza. La soluzione di variante, che prevede un modesto spostamento verso est della rotatoria lato Adria, consente una riduzione delle superfici occupate, in particolare nella configurazione provvisoria (prima della eventuale prosecuzione dell'autostrada verso l'interconnessione con la E55). Lo schema in variante non richiede sostanziali modifiche alle opere d'arte già previste in sede di progetto preliminare. La planimetria ed il progetto della variante dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
12. Deve essere realizzata la viabilità di collegamento tra lo svincolo di Badia Polesine e l'area produttiva in località Crocetta. La planimetria ed il progetto di tale intervento dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
13. In fase di progettazione definitiva deve essere sviluppato un collegamento locale tra gli svincoli di Fratta Polesine e di Villamarzana. L'intervento di viabilità complementare dovrà prevedere la realizzazione di un raccordo fra le zone



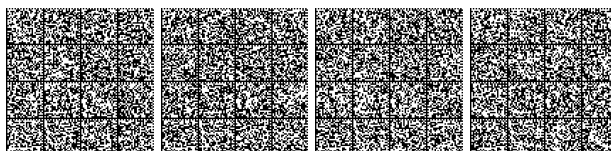
produttive poste nel territorio compreso fra il previsto casello di Fratta Polesine e l'interconnessione con la A13. Ne consegue lo stralcio della bretella a nord della Nogara Mare in Comune di Fratta Polesine. La planimetria ed il progetto di tale intervento dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.

14. Deve essere realizzata una bretella di viabilità ordinaria complanare alla linea ferroviaria Rovigo Ferrara che si raccordi con la Tangenziale Ovest in luogo del previsto adeguamento della viabilità provinciale che dal casello di Villamarzana porta in Via Forlanini in Comune di Rovigo. La planimetria ed il progetto di tale intervento dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
15. Deve essere realizzato un breve raccordo di viabilità complementare che preveda la costruzione di un ponte sul Collettore Padano Polesano per favorire l'accesso alla vicina zona industriale, artigianale, commerciale. La planimetria ed il progetto di tale intervento dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
16. In fase di progettazione definitiva, il proponente deve individuare, in relazione al tracciato così come individuato nei precedenti punti 1-12, idonee superfici a margine del corpo stradale, ove creare volumi atti ad accogliere le acque provenienti dalla piattaforma stradale a raso, in rilevato e in viadotto, dotando gli stessi di idonei sistemi filtro.
17. In fase di progettazione definitiva il proponente deve prevedere di abbassare la quota della livelletta dell'asse stradale principale del tracciato, ed in ogni caso con un limite massimo del rilevato pari a m 6,00, al fine di limitare il più possibile l'impatto visivo sul territorio, nonché il consumo di materiale arido ed inerte per la realizzazione dei rilevati.
18. Deve essere sempre garantita l'accessibilità ai fondi, anche mediante una maggior definizione delle opere di attraversamento.
19. In fase di progettazione definitiva il proponente deve prevedere aree da destinare a parcheggi scambiatori idoneamente attrezzate e predisposte per una dotazione minima di circa 100 posti auto in corrispondenza dei caselli di Nogara Legnago - Trecenta - Rovigo Sud - Adria.
20. In fase di progettazione definitiva il proponente deve verificare e definire, anche mediante la realizzazione di traslazioni, la compatibilità e funzionalità delle Stazioni di Servizio attualmente esistenti od in fase di costruzione lungo la S.S. 434 "Transpolesana".
21. In fase di progettazione definitiva il proponente deve definire in modo puntuale le opere idrauliche, le modalità di rilascio delle acque della piattaforma stradale e le misure compensative di cui alla D.G.R.V. n° 1841/2007, in accordo con i competenti Consorzi di Bonifica ed Uffici del Genio Civile.
22. In fase di progettazione definitiva il proponente deve predisporre un adeguato programma di indagini geognostiche ai fini della valutazione dei parametri geotecnici necessari alla redazione del progetto definitivo; dovranno in tal senso



essere previsti (in numero adeguato, a idonea profondità) sondaggi geognostici del tipo a rotazione a carotaggio continuo, con prelievo di campioni indisturbati e rimaneggiati di terreno, prove SPT in foro, prove di permeabilità diretta, Vane Test in sito e altro, piezometri a tubo aperto o del tipo Casagrande per i rilievi di falda, prove penetrometriche statiche con punta piezoconica CPTU e relative prove di dissipazione; dovranno, inoltre, essere effettuate (in numero adeguato) prove geotecniche di laboratorio finalizzate alla identificazione delle proprietà dei materiali e alla valutazione dei parametri geotecnici in gioco (parametri di resistenza al taglio, di deformabilità e altro). In previsione dei possibili trattamenti di stabilizzazione dei materiali (calce, cemento) dovranno essere condotte prove integrative (prove di determinazione di solfati, sostanza organica e altro) atte a stabilirne l'idoneità.

23. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà, con riferimento alle Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al D.M. 14 gennaio 2008, effettuare adeguate indagini geosismiche per la determinazione della velocità di propagazione delle onde di taglio nell'ambito dei primi 30 m di profondità, ai fini della valutazione dell'azione sismica.
24. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà porre particolare attenzione nei confronti di zone con caratteristiche geotecniche particolarmente scadenti, quali ad esempio l'attraversamento delle Valli del Menago in località Aselogna, caratterizzato dalla presenza di depositi torbosi fino a notevole profondità
25. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà porre particolare attenzione nei confronti degli allargamenti della sede stradale, nel tratto attualmente interessato dalla Transpolesana, tenendo in debito conto i cedimenti di tipo differenziale indotti dal nuovo carico.
26. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà 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 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447".
27. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà prevedere le simulazione modellistiche della distribuzione spaziale del rumore in funzione dell'andamento altimetrico afferente al tracciato individuato di cui ai precedenti punti 1-12 comprese le opere complementari.
28. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà, nella predisposizione del Piano di Mitigazione passiva sul rumore, rispettare integralmente il dettato della normativa vigente indipendentemente dall'altezza degli edifici.
29. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà prevedere l'utilizzo dell'asfalto drenante e fonoassorbente non solo per la pavimentazione del tracciato principale ma anche per la pavimentazione della viabilità complementare di accesso all'Autostrada.



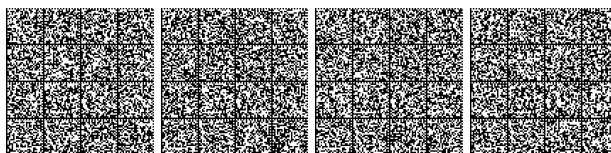
30. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà prevedere il riutilizzo dei materiali di scavo in conformità alla vigente normativa in materia ed in particolare secondo le direttive della D.G.R.V. n° 80/2005 del D.Lgs 152/2006 e D.Lgs 4/2008.
31. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà prevedere, per quanto possibile, la contemporaneità delle attività di realizzazione dell'opera su tratte che presentino lavori di scavo e di riporto, al fine di minimizzare l'impatto sul territorio.
32. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà 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
33. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà dettagliare la cantierizzazione:
 - valutando le immissioni di rumore e le vibrazioni e prevedendo la realizzazione, ove necessario, di idonee barriere fonoassorbenti provvisionali;
 - privilegiando l'utilizzo dell'asse stradale di progetto evitando il più possibile di interessare la viabilità ordinaria locale.
34. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà prevedere che la viabilità di servizio al cantiere non si sviluppi nelle adiacenze del Sito IT 3210016 "Palude del Brusà - Le Vallette".
35. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà utilizzare nella realizzazione delle fondazioni profonde per il sostegno delle opere d'arte principali accorgimenti idonei a contenere la dispersione delle miscele a base bentonitica all'interno degli strati più permeabili; per lo stoccaggio delle stesse dovranno essere usati bacini di decantazione a tenuta stagna prima dell'allontanamento finale.
36. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà prevedere un apposito Piano di monitoraggio relativamente agli habitat, habitat di specie e specie del sito interessato e dei corridoi ecologici intersecati nelle tre fasi previste: ante opera, costruzione e post opera, consentendo di verificare le ipotesi adottate nelle diverse fasi di progetto.
37. In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà predisporre un Piano di Gestione e Manutenzione di tutte le aree attrezzate, aree verdi, ed aree di fitodepurazione, previste all'interno del tracciato e di competenza dell'Autostrada Nogara Mare.
38. Si prescrive che venga predisposto un rapporto sugli esiti del monitoraggio di cui al punto 83 delle presenti prescrizioni, da trasmettere alla Regione del Veneto Segreteria Ambiente e Territorio, Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi, Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità.
39. Si prescrive che venga effettuato un dettagliato monitoraggio qualitativo e quantitativo dei ricettori sensibili quali le acque sotterranee e superficiali, sia preliminarmente sia in fase di costruzione e successivamente, tramite sondaggi/piezometri in falda e misure nelle acque superficiali.



40. 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.
41. Tutti i movimenti terra e le operazioni di scavo dovranno preventivamente essere concordate con la competente Soprintendenza Archeologica, prevedendo un adeguato Piano di indagine geoarcheologica a mezzo di saggi preliminari (sondaggi, carotaggi, trincee, e così via).
42. Causa le caratteristiche del sottosuolo generalmente scadenti, l'altezza massima dei rilevati non dovrà superare i sei metri sul piano campagna. Laddove le condizioni geotecniche del sottosuolo non siano in grado di sopportare l'intero carico del rilevato, si dovrà procedere per fasi di carico successive (opportunamente monitorate mediante assestimetri a piastra o equivalenti), prevedendo adeguate soste fra una fase e la successiva, dando modo al terreno di migliorare le proprie caratteristiche di resistenza durante la consolidazione. Al fine di accelerare i cedimenti e di migliorare le caratteristiche geotecniche del terreno potranno essere eventualmente adottati opportuni provvedimenti, quali la realizzazione di trattamenti colonnari in ghiaia costipata o equivalenti; inoltre, i rilevati stradali dovranno essere posti ad una adeguata distanza dai fabbricati esistenti al fine di eliminare effetti negativi dovuti a cedimenti.
43. Al fine di eliminare possibili fenomeni di "attrito negativo" sui pali di fondazione in corrispondenza dei rilevati, questi ultimi dovranno essere realizzati con congruo anticipo in modo tale da consentire la preventiva consolidazione del sottosuolo.
44. Ogni eventuale modifica del Progetto rispetto al Preliminare esaminato dovrà essere oggetto di apposita Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE e secondo le modalità riportate delle D.G.R.V. 3173/2006 anche in riferimento agli effetti cumulativi che possano manifestarsi.
45. Il progetto definitivo, in ordine all'art. 182 ultimo comma del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii., è soggetto a verifica di ottemperanza, anche da parte della competenti strutture della Regione Veneto.
46. Per quanto riguarda la compensazione ambientale si ritiene di individuare un importo totale pari allo 0,5% del costo totale delle opere da destinare in accordo con il Concedente:
 - alla valorizzazione di beni architettonici e culturali interessati dal tracciato o lambiti dal progetto della Autostrada;
 - ad interventi di sistemazione e riqualificazione fluviale;
 - alla realizzazione di un Parco Archeologico in Comune di Crespino, considerata l'elevata probabilità di ritrovamento di significativi reperti, ovvero in altri siti da concordarsi con la competente Soprintendenza Archeologica;
 - alla realizzazione di itinerari ciclabili a valenza comunale e sovracomunale.



47. Sia apportata una parziale modifica del tracciato della bretella di collegamento fra il casello di Casaleone e la S.R. 10 "Padana inferiore", che preveda la riqualifica in sede di Via Oppi e l'eliminazione di un tratto in nuova sede, nella parte più prossima al casello. La planimetria ed il progetto della modifica dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
48. Sia realizzato un ulteriore tratto di viabilità complanare all'autostrada, a nord della stessa, a cavallo dei territori comunali di Villa Bartolomea e Castagnaro. La planimetria ed il progetto del tratto di viabilità complanare dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
49. Sia realizzato un tratto di pista ciclabile fra Villa Bartolomea e la località Carpi lungo il tracciato della ex S.S. 499. La planimetria ed il progetto del tratto di pista ciclabile dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
50. Relativamente alla parte terminale sud dell'opera complementare di collegamento con il plesso ospedaliero di Trecenta, a sud del ponte sul Canalbianco sia previsto il collegamento sino a Via Gorgo Spino in Comune di Bagnolo di Po; ad ovest si riqualifichi Via Guerrina in Comune di Trecenta fino alla rotatoria di Via Manzoni per l'accesso all'abitato; a nord del ponte sul Canalbianco si riqualifichi una strada esistente allo scopo di collegare la nuova infrastruttura stradale alla esistente banchina di Canda sull'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco. La planimetria ed il progetto di tali interventi dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
51. Nel territorio dei tre Comuni di San Bellino, Castelguglielmo e Canda, sia eliminato un tratto di nuova viabilità complementare a nord dell'autostrada in quanto oggetto di altro intervento urbanistico e sia previsto altresì: un tratto di complanare a sud dell'autostrada tra il nuovo svincolo autostradale e Via Zanella in Comune di San Bellino; l'adeguamento del sottopasso ciclopedonale di Via Zanella stessa per il collegamento al locale cimitero; l'adeguamento di Via Grisetta a sud dell'autostrada nei Comuni di Canda e Castelguglielmo. La planimetria ed il progetto di tali interventi dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
52. Sia inserito un nuovo sottopasso ciclopedonale in Via Basse in Comune di Fratta Polesine e sia realizzato un breve tratto di viabilità complementare a nord dell'autostrada, già previsto in nuova sede, con l'adeguamento della preesistente SP24. La planimetria ed il progetto di tali interventi dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
53. Siano realizzati due nuovi attraversamenti ciclopedonali di collegamento fra il centro abitato di Arquà Polesine e le località di Granze e Cornè, che rimangono a nord dell'autostrada. La planimetria ed il progetto di tali interventi dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.
54. Sia realizzato un nuovo sottopasso ciclopedonale in corrispondenza alla strada denominata "Argine dei frati" al confine fra i Comuni di Villanova Marchesana e Adria. La planimetria ed il progetto di tale intervento dovranno essere presentati congiuntamente al progetto definitivo dell'opera.



55. Il progetto definitivo deve stralciare la realizzazione della bretella "Adria - E55 Nuova Romea", limitando il tracciato al casello di Adria stesso con le sole predisposizioni planimetriche che possano consentire un eventuale futuro collegamento.
56. Il progetto definitivo deve prevedere lo studio di tutta la viabilità complementare supportato da una valutazione degli effetti ambientali sia in fase di cantierizzazione che a regime.
57. Il progetto definitivo deve prendere a riferimento i valori di qualità dell'aria di cui al DM60/02 per gli anni che vanno dal 2005 fin al periodo immediatamente precedente la presentazione del progetto definitivo, relativi al sistema delle centraline esistenti gestite da ARPA Veneto. Tale periodo dovrà costituire la base per le simulazioni degli effetti delle emissioni degli autoveicoli sulla componente atmosfera dell'opera di progetto al momento della presentazione del definitivo e successivamente ogni 5 anni per due volte consecutive. Particolare attenzione si dovrà volgere al PM2,5 in base ai nuovi limiti previsti dalla direttiva 2008/50/CE. Dovrà essere presentato un Protocollo Operativo tra Regione Veneto e Concessionaria, in coerenza con quanto previsto dei Piani di Azione di cui all'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, che contenga provvedimenti efficaci per intervenire, relativamente alle competenze di ciascun soggetto firmatario del Protocollo, affinché si riduca il rischio di superamento dei valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE.
58. Il progetto definitivo deve contenere un piano dettagliato di approvvigionamento cave che tenga conto prioritariamente di quelle già esistenti ed autorizzate, limitando al massimo l'apertura di nuove cave di prestito. Le cave di prestito non dovranno prevedere la coltivazione sotto falda.
All'interno del piano sopra citato si dovrà considerare la possibilità di utilizzare sia eventuali inerti derivanti dalla realizzazione di altre opere sia materie prime seconde di scarti industriali sia scorie pesanti da processi di incenerimento (termovalorizzatori).
59. Il progetto definitivo deve verificare, relativamente ai nuovi tratti, che l'opera risulti in sicurezza idraulica in relazione alle aree di rischio idraulico individuate dai Piani di Bacino; l'opera non dovrà costituire problemi di rischio idraulico a monte o a valle della stessa.
60. Il progetto definitivo deve subordinare l'apertura e il completamento del tratto nell'area di attestazione del Casello Nogara Est al completamento della variante alla rete stradale attuale (S.S. n. 12 "dell'Abetone e del Brennero").
61. Il progetto definitivo deve 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, predisponendo un progetto unitario e organico di ricucitura del territorio; in particolare si dovranno introdurre nel progetto elementi di mitigazione e di compensazione (viabilità complementari, percorsi ciclo-pedonali, ecc...) in accordo con gli Enti territoriali di competenza ed i Consorzi di Bonifica.



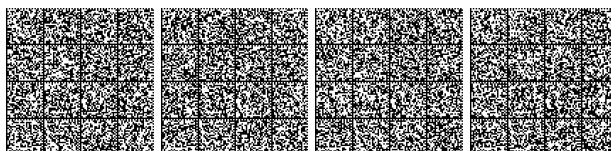
62. Il progetto definitivo deve dettagliare la cantierizzazione:
- specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente;
 - analizzando il rumore e le vibrazioni dei cantieri, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;
 - descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, le modalità di realizzazione dei rilevati e degli scavi (trincee e gallerie), l'invio a discarica;
 - individuando i consumi idrici della fase di cantiere, predisponendo un piano di approvvigionamento idrico che indichi le relative fonti e che sia compatibile con le risorse disponibili;
 - specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere;
 - prevedendo un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dai cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale;
 - specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
 - si dovranno evitare fenomeni di intorbidimento dell'acqua, nonché versamenti di inquinanti e variazioni delle caratteristiche idrodinamiche delle stesse;
 - i passaggi per la fauna dovranno essere ubicati in corrispondenza delle interferenze del tracciato con i corridoi ecologici;
 - dovrà essere previsto che la viabilità di servizio al cantiere non si sviluppi nelle adiacenze del SIC/ZPS "Palude del Brusà- Le Vallette".
63. Il progetto definitivo deve approfondire lo studio degli effetti diretti ed indiretti dell'opera autostradale (comprese le opere complementari e quelle per il drenaggio e la sicurezza idraulica della stessa autostrada) sull'intero sistema idrografico e di bonifica dei bacini e sottobacini attraversati (compresi sia l'intera estensione della rete principale verso valle sia il sistema minore di drenaggi di bonifica e della rete consortile secondaria e terziaria) e assicurare la rinaturalizzazione dei corsi d'acqua e la ricostituzione di zone umide per la fitodepurazione e di laminazione delle piene.
64. Il progetto definitivo deve prevedere l'incremento di aree di fitodepurazione, realizzando anche porzioni boscate con essenze autoctone. Nel progetto definitivo dovrà essere sviluppato il sistema delle vasche di sicurezza delle acque di piattaforma dimensionandole con gli opportuni margini di sicurezza.
65. Il progetto definitivo deve assicurare la continuità delle acque di superficie della rete minore, laddove queste attraversino il sedime autostradale, con manufatti o con la formazione di corpi drenanti, costituiti da materiale inerte, disposti lungo l'asse originario, da concordare con i competenti Consorzi di Bonifica.



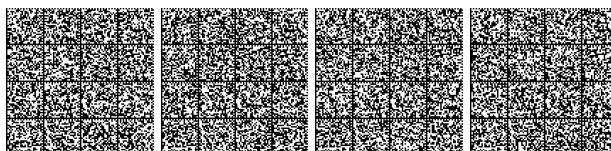
66. Il progetto definitivo deve integrare le caratteristiche delle interferenze idrauliche per tutti gli attraversamenti idraulici individuati, producendo una tabella riepilogativa in cui siano riportati:
- la tipologia del corpo idrico attraversato, la tipologia dell'attraversamento, le quote di piena e i corrispondenti franchi idraulici;
 - nel caso di attraversamento con manufatti scatolari, il grado di riempimento e la verifica che essi non vadano in pressione.
67. Il progetto definitivo deve assicurare corridoi protetti di attraversamento per la fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati.
68. Il progetto definitivo deve 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 ed inoltre con la finalità di ripristinare e ricostruire corridoi ecologici da predisporre in accordo con i competenti uffici dell'A.R.P.A.V. Il rapporto fra area verde (comprensiva delle fasce tampone boscate, aree reliquate, etc.) e superficie asfaltata non dovrà essere inferiore al 25%.
69. Il progetto definitivo deve approfondire lo studio del rumore e delle vibrazioni emessi dal traffico (nell'infrastruttura e nella viabilità locale) in fase di esercizio, verificando i livelli, che potranno prodursi nei ricettori sensibili nelle condizioni più critiche, ed adottando tutte le misure per evitare il superamento dei valori previsti dalla normativa vigente.
70. Il progetto definitivo, laddove si determinasse la necessità di contenere l'impatto acustico mediante barriere fono-assorbenti, deve prevedere barriere acustiche dotate di opportune opere a verde di mascheramento delle strutture al fine di mitigare ulteriormente l'impatto visivo o con tecniche e materiali che abbiano un elevato effetto mimetico.
71. Il progetto definitivo deve prevedere sovrappassi e sottopassi (con altezza fino a m. 5 ove è necessario consentire il transito di mezzi agricoli) o studiare microvarianti al tracciato in grado di mantenere il collegamento tra aree agricole, già funzionalmente connesse, tra infrastrutture (strade, canali di irrigazione) e tra centri abitati a carattere rurale.
72. Nella fase di cantiere si dovranno ricondurre i valori di emissione delle polveri entro limiti di normativa, in considerazione che quelli indicati nello studio presentato appaiono, per ammissione dello stesso Proponente, eccessivamente elevati; sarà quindi necessario provvedere ad adottare tutti i provvedimenti utili al riguardo.
73. Nella fase di cantiere si dovranno 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.
74. Si dovrà garantire il più possibile l'efficienza della viabilità locale già in fase di cantiere.



75. Nella fase di cantiere si dovrà anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione dell'infrastruttura, ove queste non interferiscano con le attività di cantiere.
76. Nella fase di cantiere si dovranno utilizzare dei mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico e si dovrà adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti.
77. Il proponente nella redazione del progetto definitivo dovrà predisporre un Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni, da concordare con l'Arpav in particolare per l'individuazione dei recettori sensibili (abitazioni, aree di interesse naturalistico, ecc.). Il monitoraggio della qualità dell'aria nella situazione ante, in corso e post operam, sia esteso anche alla viabilità complementare ed alle aree interessate dai caselli, nelle condizioni di traffico più cautelative e considerando gli impatti cumulativi, soprattutto con riferimento ai recettori ubicati in prossimità dei punti sui quali, in base alle previsioni contenute nel SIA, potrebbe determinarsi il rischio di un superamento dei limiti.
78. Il proponente nella redazione del progetto definitivo dovrà predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).
79. Siano sempre verificati, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, gli aspetti estetici dei manufatti e vengano adeguatamente studiate le modalità del loro inserimento nel paesaggio. In particolare questo concetto deve essere applicato nel:
- progettare le barriere antirumore, tenendo conto che il paesaggio della pianura (per le condizioni di ampia interscambiabilità che la sua morfologia in alcuni casi consente, oltre che per l'edificato) presenta spesso un valore storico-ambientale diffuso.;
 - prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturalizzazione (piantumazioni, mascheramenti);
 - verificare ed omogeneizzare le luci dei viadotti, le sezioni delle pile e le opere di sostegno al fine di favorire l'inserimento architettonico e paesaggistico;
 - prevedere sempre un'ampiezza delle luci di riva per il mantenimento quando non l'ampliamento delle fasce ripariali, atte a costituire corridoi ecologici.
80. Preliminarmente alla redazione del progetto definitivo siano avviate le verifiche archeologiche preventive secondo modalità che dovranno essere concordate con la Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto.
81. Preventivamente all'apertura del cantiere e dopo l'esecuzione dello scotico, venga effettuata lungo il tracciato dell'opera in progetto un'accurata ricognizione di superficie. Sulla base dei risultati di tale operazione preventiva potranno essere richiesti dalla competente Soprintendenza sondaggi di accertamento in aree indiziate ed eventuali scavi archeologici in estensione di preesistenze antiche individuate.



82. Tutti gli interventi che comportano opere di scavo dovranno essere effettuati con assistenza archeologica. Nel caso siano individuate preesistenze antiche, potranno essere richieste dalla Soprintendenza competente indagini archeologiche in estensione.
83. Tutte le operazioni di indagine preventiva, di assistenza archeologica ed, eventualmente, di scavo archeologico dovranno essere effettuate da operatori qualificati di provata competenza nel settore specifico, con oneri che non potranno gravare sulla competente Soprintendenza, la quale si riserva la direzione scientifica degli interventi archeologici, nonché l'emissione di ulteriori provvedimenti di tutela ai sensi del d.lgs. 42/2004.
84. Nel comune di Villamarzana al fine di salvaguardare il complesso monumentale Villa Cagnoni-Boniotti dovrà essere modificato il tracciato della viabilità complementare prevista nel progetto, escludendo ogni intervento nelle aree censite a Fg. 9 mappali n. 40-41-42-56-57.
85. Nel comune di Canda l'ampliamento della sede dell'attuale S.S. 434 Transpolesana dovrà essere sul lato nord, anziché sul lato sud, al fine di non interferire con la conservazione in sito dell'Oratorio della Madonna dei Cuori.
86. In sede di redazione del progetto esecutivo dovranno essere studiate e descritte le modalità di intervento da adottare al fine di garantire la stabilità strutturale dell'Oratorio della Madonna dei Cuori e di non pregiudicarne ulteriormente la percezione e il decoro.
87. Per quanto attiene alla qualità architettonica e all'inserimento paesaggistico dei nuovi manufatti (ponti e viadotti) previsti dal progetto, dovranno essere definiti preliminarmente alla redazione del progetto esecutivo i criteri di impostazione del progetto architettonico, integrando in tal senso il progetto tecnico dei manufatti.
88. La progettazione architettonica delle eventuali barriere antirumore dovrà essere curata oltre che sotto l'aspetto acustico anche sotto l'aspetto architettonico, curando il rapporto con il paesaggio circostante e l'impatto sulle preesistenze architettoniche.
89. Il progetto architettonico e la relazione paesaggistica dovranno essere prodotti ai fini delle valutazioni riguardanti la prescritta autorizzazione paesaggistica in sede di approvazione del progetto definitivo.
90. La Regione Veneto dovrà inserire nel bando di gara di concessione, che verrà pubblicato successivamente all'approvazione del Progetto preliminare da parte del CIPE, tra gli elementi di valutazione delle offerte il riconoscimento di un canone di concessione da parte del concessionario, che dovrà essere corrisposto dallo stesso alla Regione Veneto ed all'ANAS S.p.A., ciascuno per la quota di propria spettanza, in proporzione alle rispettive estese chilometriche
91. la Regione Veneto dovrà corrispondere ad ANAS S.p.A., in proporzione alle estese chilometriche di rispettiva competenza, gli eventuali proventi disciplinati dall'Art. 7 della L.R. 15/2002 e richiamati nell'Allegato (G) della bozza di convenzione da porre a base di gara



92. La Regione Veneto dovrà nominare nella commissione di gara, che verrà istituita per l'individuazione del concessionario, un rappresentante che verrà designato da ANAS S.p.A..
93. La Regione Veneto dovrà tenere costantemente informata ANAS S.p.A. sullo svolgimento della procedura



PARTE II**RACCOMANDAZIONI**

- a. Individuare lotti funzionali esecutivi da realizzare e porre in esercizio anche prima del completamento dell'opera.
- b. Evitare per quanto possibile la realizzazione di manufatti sotto il piano campagna attesa la presenza di falde superficiali. Qualora ciò non fosse possibile, dovranno essere utilizzate idonee paratie di sostegno degli scavi, dotate di adeguati contrasti in testa (puntoni) e immorsate (per contrastare le sottopressioni) in corrispondenza di livelli coesivi impermeabili presenti in profondità ovvero, in assenza di questi ultimi, dotate di idoneo tappo di fondo realizzato artificialmente, in modo tale da non interferire con le falde circostanti ed eliminando eventuali possibili effetti negativi sui fabbricati circostanti. Nell'ipotesi di paratie vibroinfisse, si dovrà porre attenzione alla distanza dai fabbricati medesimi.
- c. Il realizzatore dell'infrastruttura acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS).
- d. 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 (semi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette), avvalendosi del Servizio Forestale della Regione e dell'A.R.P.A.V, e preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.).
- e. 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.
- f. Sia prevista per la segnaletica orizzontale l'utilizzo di tecniche che massimizzino la visibilità anche in condizioni di nebbia.
- g. Venga realizzata prima dell'inizio dei lavori una rete di collegamento tra i fossati di prima e seconda raccolta che risultano interrotti dalla sovrapposizione della nuova opera alle esistenti (con particolare riguardo alla Transpolesana).

10A13193

