



Regione Veneto

*Assessorato alle Politiche
dell'Ambiente e della Mobilità*

Tel. 041/ 2792874 – 041/ 2792918

Fax: 041/ 5207460

e-mail: ass.ambiente.trasporti@regione.veneto.it

da: Segreteria

copertina fax

A: Commissione Speciale VIA Ministero
dell'Ambiente

Fax: 06 57222528

C.A.: Ing. Francesco Lacamera

Data: 31/10/2003

Pagine:

Note:

Con la presente si invia in allegato la DGR n. 3136 del 23 ottobre 2003.

Cordiali saluti

SEGRETERIA ASSESSORATO
ALLE POLITICHE
DELL'AMBIENTE E DELLA MOBILITÀ



Regione del Veneto
Deliberazione della Giunta
(7^a legislatura)

Presidente	Giancarlo	Galan
V. Presidente	Fabio	Gava
Assessori	Renato	Chisso
	Giancarlo	Conta
	Maria Luisa	Coppola
	Antonio	De Poli
	Marino	Finozzi
	Massimo	Giorgetti
	Raffaale	Grazia
	Antonio	Padoin
	Floriano	Fra
	Ermanno	Serajotto
	Raffaale	Zanon

Segretario Antonio Menetto

3136

n.

del

23 OTT. 2003

Oggetto: Autocamionale della Cisa S.p.A. – Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero - Raccordo autostradale Autostrada della Cisa A15 – Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (PR) – Nogarole Rocca (VR) - Varianti di tracciato. Comuni: Mozzecane, Nogarole Rocca, Povegliano Veronese, Valeggio sul Mincio, Vigasio e Villafranca (VR). Legge Obiettivo 21.12.2001, n. 443 - D.Lgs. 20.08.2002, n. 190 art. 17 e seguenti. Parere della Regione Veneto nella procedura di valutazione di impatto ambientale per le infrastrutture e gli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale soggetti alla V.I.A. Statale.

Riferisce l'Assessore alle Politiche per l'ambiente e per la mobilità Renato Chisso.

In data 21/03/2003 la Autocamionale della Cisa S.p.A., con sede in Via Camboara, 26/A a Ponte Taro (PR), concessionaria dell'Autostrada della Cisa A15 Parma - La Spezia con prolungamento per Mantova, ha provveduto a far pubblicare, ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs. n.190/2002, sui quotidiani "Il Corriere della Sera, ed. Veneto" e "Il Sole 24 ore", l'avviso della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per l'intervento in oggetto, inviando copia del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale alla Regione Veneto.

Alla medesima Regione Veneto sono pervenute n. 16 tra osservazioni e pareri, di cui al comma 4 dell'art. 18 del D.Lgs n. 190/2002 e dell'art. 6 della L. 349/86.

Durante l'iter approvativo di cui al D.Lgs. 190/02 relativo al progetto in esame, la Regione Veneto con comunicazione prot. n. 6208/45.01 del 25/06/2003, nonché la Regione Lombardia con deliberazione n. VII/133323 del 13/06/03, hanno prescritto due significative varianti di tracciato; pertanto, l'Autocamionale della Cisa S.p.A ha predisposto un aggiornamento del progetto preliminare e del relativo Studio di Impatto Ambientale in ottemperanza a tali prescrizioni.

In data 28/07/2003 la medesima Società ha provveduto a far ripubblicare, ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs. n.190/2002 e in attuazione della Legge 443/2001, sui quotidiani "L'Arena" e "Il Corriere della Sera" l'avviso della nuova richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per l'intervento in oggetto, inviando copia del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale alla Regione Veneto.

Ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs 190/2002, il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale, tenuto conto delle osservazioni rilasciate anche dalla Regione interessata.

La Regione Veneto con D.G.R. n. 1283 del 09.05.2003 ha fornito alcuni chiarimenti in ordine alla corretta procedura da seguire per le grandi opere sottoposte a VIA di competenza statale prevedendo, fra l'altro, che le proprie valutazioni vengano espresse dalla Giunta Regionale sulla base delle risultanze rilasciate in forma di parere dalla Commissione Regionale V.I.A., opportunamente allargata alle strutture regionali competenti per materia e che, in sede di istruttoria, la Commissione Regionale VIA dovrà dare conto delle eventuali osservazioni di cui all'art. 18, comma 4, del D.Lgs. 20.08.2002, n. 190, presentate dalle Province e Comuni interessati ed avvalersi del loro contributo ai fini della stesura del parere.

Alla Regione Veneto sono pervenute, in conformità della normativa vigente, ulteriori n. 3 osservazioni sul progetto in esame dai soggetti di seguito elencati:

- ing. Alessandro Remelli di Valeggio sul Mincio (VR) - prot. n. 9701/46/01 del 02/09/2003.
- dall'Avv. Giovanni Sala per conto del dott. G.A. Canossa - prot. n. 11040/46/01 del 14/10/2003.
- Comune di Villafranca (VR) - comunicazione ai sensi degli artt. 3 e 5 del D.Lgs. n.190/2002, relativa ad alcune interferenze del tracciato dell'infrastruttura riscontrate nel territorio comunale.

Il Proponente, in data 20/10/2003, ha presentato la documentazione di cui alla procedura prevista dall'art. 9 della L.R. 15/2002, relativa al rilascio dell'autorizzazione per cave di prestito.

Pertanto, preso atto della documentazione presentata in data 20/10/2003 che sarà oggetto di successivo apposito parere, la Commissione Regionale VIA, presenti tutti i suoi componenti ad eccezione del Direttore Generale ARPAV, del prof. Giuseppe Bendoricchio, componente esperto, del Direttore del Dipartimento provinciale dell'ARPAV di Verona e del Dirigente Responsabile della Tutela dell'Ambiente della medesima Provincia, ha espresso all'unanimità parere favorevole di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di seguito indicate.

“PRESCRIZIONI”

- 1) In corrispondenza dei caselli autostradali vanno adeguatamente dimensionate le aree per i piazzali di accesso al sistema autostradale, i parcheggi e gli spazi da destinare a mezzi privati e pubblici, le aree per servizi e/o controllo dei parcheggi; in particolare, per il sistema dei parcheggi va verificata l'agevole accesso e le condizioni di sicurezza per le manovre da e per tutte le direzioni gravitanti sul nodo autostradale.
- 2) In sede di progettazione definitiva i Caselli Autostradali dovranno essere dettagliatamente studiati in accordo con le Amministrazioni locali al fine di consentire un accurato inserimento sotto il profilo paesistico ambientale.
- 3) Dovrà essere sempre garantita l'accessibilità ai fondi agricoli e la continuità del sistema idraulico delle aree interessate dall'autostrada.
- 4) Con la realizzazione della rotatoria di innesto sulla S.S. n° 62 in Comune di Mozzecane, dovrà essere eseguita contestualmente un'adeguata sistemazione ambientale prospiciente il centro abitato in accordo con l'Amministrazione Comunale.
- 5) Come misura compensativa dovrà essere inoltre realizzata la Variante della S.S. n° 62 della Cisa per l'intero tratto compreso fra il comune di Villafranca di Verona, (intersezione con la strada per Grezzano) a nord ed il confine Regionale a Sud in comune di Mozzecane.
- 6) In fase di progettazione definitiva il tracciato planaltimetrico di progetto dovrà essere risolto in modo tale da contenere al minimo i volumi di approvvigionamento dei materiali per la

- costruzione dei rilevati, compatibilmente alle esigenze idrogeologiche e di deflusso delle acque di sgrondo della piattaforma autostradale.
- 7) In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfondite le indagini e gli studi idraulici ed idrogeologici con particolare riferimento alle aree in Comune di Mozzecane e Nogarole Rocca.
 - 8) Il monitoraggio delle acque sotterranee dovrà essere effettuato anche nel periodo post opera, per almeno due anni, con misurazioni quadrimestrali del livello statico.
 - 9) Il monitoraggio dei suoli, oltre a prevedere analisi agronomiche, dovrà prevedere l'analisi dei metalli con riferimento al rame, zinco, cadmio, nichel, in almeno 12 punti equamente distribuiti sulla tratta veronese, con procedure operative analoghe quelle utilizzate dall'A.R.P.A.V. di Verona per il monitoraggio dei suoli, con frequenza annuale.
 - 10) In fase di progettazione esecutiva del sistema di monitoraggio acustico si dovranno tener presenti i seguenti criteri per la scelta dei punti, da concordare e verificare con i competenti uffici dell'A.R.P.A.V.:
 - punti di misura rappresentativi dell'ante-operam con l'obiettivo di confrontarli con il corso-opera; in questo caso vanno scelti punti in corrispondenza di residenze o siti sensibili (scuole, ospedali, ecc.) vicini alle future aree di cantiere (sia i cantieri fissi che il fronte avanzamento lavori);
 - punti di misura rappresentativi dell'ante-operam con l'obiettivo di confrontarli con il post-operam; in questo caso i valori saranno confrontati sia con i valori misurati post-operam sia con le previsioni di calcolo già effettuate; è importante che questi punti siano scelti in corrispondenza di ricettori per i quali sono previsti impatti residui;
 - i punti scelti per il monitoraggio devono fornire una rappresentazione il più possibile completa dei diversi scenari acustici che si possono presentare in funzione del contesto urbanistico e territoriale interessato dalla nuova infrastruttura;
 - quindi ogni punto deve differire dall'altro per almeno uno dei parametri che condiziona in modo significativo la propagazione del rumore nell'ambiente: tipo di terreno (più o meno riflettente), presenza e assenza di barriera in progetto, propagazione del suono in campo libero o campo diffratto (presenza o assenza di edifici);
 - dovranno inoltre essere eseguite, per tutti i punti di monitoraggio scelti, misure acustiche ante-operam."

Si propone pertanto di prendere atto, facendolo proprio, del suddetto parere da allegare integralmente al presente provvedimento e di trasmetterli al competente Ministero dell'Ambiente e al CIPE per l'approvazione definitiva del progetto.

L'Assessore alle Politiche per l'Ambiente e per la Mobilità Renato Chisso conclude la propria relazione proponendo all'approvazione della Giunta Regionale il presente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

UDITO L'Assessore alle Politiche per l'Ambiente e la Mobilità Renato Chisso il quale, in quanto incaricato della istruzione dell'argomento in questione ai sensi dell'art. 33, comma 2 dello Statuto, dà atto che la struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la legislazione statale e regionale;

VISTO l'art. 6 della L. 08.07.1986 n. 349;

VISTA la L. 21.12.2001, n. 443;

VISTO l'art. 18 del D. Lgs. 20.08.2002, n. 190;

VISTA la L.R. 26.03.1999 n. 10 e successive integrazioni;

VISTA la D.G.R. n. 1283 del 09.05.2003.

DELIBERA

1. di prendere atto, facendolo proprio, del parere n. 61 espresso dalla Commissione Regionale VIA nella seduta del 20.10.2003, Allegato A al presente provvedimento di cui forma parte integrante;
2. di trasmettere il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ai fini del completamento della procedura di cui al Capo II del D.Lgs. 190/2002, finalizzata all'adozione del provvedimento di compatibilità ambientale dell'intervento in oggetto;
3. di trasmettere altresì il presente provvedimento al CIPE per l'approvazione definitiva del progetto.

Sottoposto a votazione il presente provvedimento viene approvato con voti unanimi e palesi.

IL SEGRETARIO
Dott. Antonio Menetto

IL PRESIDENTE
On. Dott. Giancarlo Galan

Il Referente del Servizio V.I.A.
Dott. Roberto Pelloni

RP/rb
C:/.../AMB_CISA2_DGR.doc

Allegato alla deliberazione
n. del
REGIONE DEL VENETO



COMMISSIONE REGIONALE V.I.A.
(L.R. 26 marzo 1999 n°10)

Parere n. 61 del 20/10/2003

Oggetto: Autocamionale della Cisa S.p.A. - Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero - Raccordo autostradale Autostrada della Cisa A15 - Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR) - Varianti di tracciato - Comuni: Mozzecane, Nogarole Rocca, Povegliano Veronese, Valeggio sul Mincio, Vigasio e Villafranca (VR).
Procedura di V.I.A. ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della Legge Obiettivo n. 443/2001.

PREMESSA

In data 21/03/2003 la Autocamionale della Cisa S.p.A., con sede in Via Camboara, 26/A a Ponte Taro (PR), concessionaria dell'Autostrada della Cisa A15 Parma - La Spezia con prolungamento per Mantova, ha provveduto a far pubblicare, ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs. n.190/2002, sui quotidiani "Il Corriere della Sera, ed. Veneto" e "Il Sole 24 ore" l'avviso della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente per l'intervento in esame, inviando copia del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale alla Regione Veneto.

Alla medesima Regione, sono pervenute n. 16 tra osservazioni e pareri, di cui al comma 4 dell'art. 18 del D.Lgs n. 190/2002 e dell'art. 6 della L. 349/86.

Durante l'iter approvativo di cui al D.Lgs. 190/02 relativo al progetto in esame, la Regione Veneto con comunicazione prot. n. 6208/45.01 del 25/06/2003, nonché la Regione Lombardia con deliberazione n. VII/133323 del 13/06/03, hanno prescritto due significative varianti di tracciato; pertanto, l'Autocamionale della Cisa S.p.A ha predisposto un aggiornamento del progetto preliminare e del relativo Studio di Impatto Ambientale in ottemperanza a tali prescrizioni.

In data 28/07/2003 la medesima Società ha provveduto a far ripubblicare, ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs. n.190/2002 e in attuazione della Legge 443/2001, sui quotidiani "L'Arena" e "Il Corriere della Sera" l'avviso della nuova richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente per l'intervento in oggetto, inviando copia del progetto di variante e dello Studio di Impatto Ambientale alla Regione Veneto.

Alla medesima Regione, entro la data di espressione del presente parere, sono pervenute ulteriori osservazioni, di cui al comma 4 dell'art. 18 del D.Lgs n. 190/2002 e dell'art. 6 della L. 349/86, formulate dall'ing. Alessandro Remelli, acquisite con prot. n. 9701/46/01 del 02/09/2003, e dall'Avv. Giovanni Sala per conto del dott. G.A. Canossa, acquisite con prot. n. 11040/46/01 del 14/10/2003.

Il Comune di Villafranca (VR) ha trasmesso comunicazione, ai sensi degli artt. 3 e 5 del D.Lgs. n. 190/2002, relativa ad alcune interferenze del tracciato dell'infrastruttura riscontrate nel territorio comunale.

Il Proponente, in data 20.10.2003, ha presentato la documentazione di cui alla procedura prevista dall'art. 9 della L.R. 15/2002, relativa al rilascio dell'autorizzazione per cave di prestito.

Allegato alla deliberazione

n. del



1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento del raccordo autostradale Fontevivo - Nogarole Rocca, che interessa le Province di Parma, Cremona, Mantova e Verona, rientra negli obiettivi strategici di preminente interesse nazionale ricompresi, in base all'All. 2 della Deliberazione del CIPE n. 121 del 21/12/01, nella macrotipologia dei corridoi autostradali e stradali della Regione Veneto (corridoio plurimodale Tirreno-Brennero). L'opera appartenente alla categoria "Autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica" è sottoposta alla procedura di VIA ai sensi dell'art. 1, comma 1, lett g) del DPCM n. 377/88.

Il progetto preliminare ed il relativo SIA (marzo 2003), nel corso dell'iter approvativo previsto dal D.Lgs. 190/02, sono stati adeguati in ottemperanza alle prescrizioni della Regione Lombardia e della Regione Veneto relativamente a due significative varianti di tracciato; tali varianti interessano le province di Cremona e Mantova, per uno sviluppo complessivo di km 21+550, e la provincia di Verona, per uno sviluppo complessivo di km 17+780, mentre il tracciato ricadente in Emilia Romagna non subisce variazioni.

Per effetto di tali varianti di tracciato la lunghezza complessiva del raccordo autostradale, comprensiva dell'adeguamento di un tratto di Autostrada A15 a sud dell'intersezione con l'Autostrada A1, risulta pari a km 85+330.

L'alternativa di adeguamento Valeggio sul Mincio - Nogarole Rocca, che interessa il territorio veneto, ha inizio in trincea in Comune di Volta Mantovana, in corrispondenza del km 66+450 e prosegue attraversando il Parco Regionale Fluviale del Mincio, superando il fiume con un viadotto di circa 200 m; sottopassa poi la S.P. 22 e dopo l'area di Servizio "Mincio", posta al confine tra due province (MN-VR), entra nel territorio veneto, in Comune di Valeggio sul Mincio (VR). Dopo aver superato la S.P. 27 e l'Autostazione Veleggio, sottopassa la S.S. 249 lambendo il territorio comunale di Villafranca. Di seguito il tracciato, fino ad ora a raso, attraversa il territorio di Mozzecane in rilevato e con un viadotto di circa 1500 metri. Successivamente, dopo aver attraversato il Torrente Tione e due canali irrigui, tocca per un breve tratto il Comune di Povegliano Veronese, per innestarsi infine sulla A22 del Brennero, al km 85+330 nel Comune di Nogarole Rocca.

2. DESCRIZIONE DEL SIA

Per la redazione del SIA e in considerazione dell'attuale orientamento legislativo, sono stati considerati i seguenti quadri di riferimento:

- 2.1 Quadro di Riferimento Programmatico
- 2.2 Quadro di Riferimento Progettuale
- 2.3 Quadro di Riferimento Ambientale

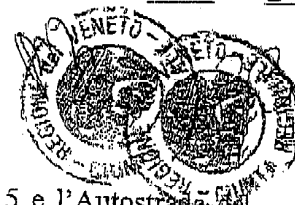
2.1 Quadro di Riferimento Programmatico

Premesse

Il Progetto Autostradale denominato "TI-BRE" interessa le Regioni Emilia Romagna, Lombardia e Veneto ed in particolare le Province di Parma, Cremona, Mantova e Verona per uno sviluppo complessivo di tracciato di km 85+330.

Per quanto attiene alla Regione Veneto, i Comuni interessati nella Provincia di Verona sono 6 e precisamente, con senso di percorrenza da ovest verso est, si identificano: Valeggio sul Mincio, Villafranca di Verona, Mozzecane, Povegliano Veronese, Vigasio e Nogarole Rocca, per una lunghezza complessiva di km 17+780.

Allegato alla deliberazione
n. del



La realizzazione del un raccordo autostradale tra l'Autostrada della Cisa A15 e l'Autostrada del Brennero A22, in particolare fra Fontenivo (PR) e Nogarolo Rocca (VR), trova riscontro nella programmazione Regionale sin dal Piano Regionale dei Trasporti approvato dal Consiglio Regionale con provvedimento n° 1047 del 23.02.1990.

La "Legge Obiettivo" n° 443/2001, che attribuisce delega al Governo per l'individuazione delle infrastrutture Pubbliche e Private e degli Insediamenti Produttivi Strategici da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, individua tra le Priorità di realizzazione, il Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero sia come sistema ferroviario che come sistema stradale ed autostradale.

In tale contesto si inseriscono gli accordi di Programma Quadro, sottoscritti tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti e le Regioni Emilia Romagna e Veneto, rispettivamente il 3 ed il 9 agosto 2001, dove è manifesta la volontà di verificare la fattibilità e ricercare il percorso operativo più adatto per la costruzione del raccordo autostradale in questione.

Pianificazione a scala regionale - P.T.R.C.

- Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, approvato nel Dicembre 1996, contiene al suo interno una forte valenza paesistica, in ottemperanza alla L.R. 431/85 e che pertanto viene considerato nello S.I.A. come riferimento per il sistema paesistico ambientale.
- Il Piano d'Area del Quadrante Europa, approvato dal C.R. in data 20.10.1999 con provvedimento n° 69, pur non prevedendo specificatamente la realizzazione dell'opera, rinvia all'art. 107, delle N.T.A. l'esecuzione delle opere pubbliche di interesse statale I rispetto delle disposizioni di cui agli articoli 81 e 82 del D.P.R. 616/77 e quindi nel caso specifico alla procedura introdotta all'art. 3 del D.Lvo n° 190/2002 per le opere ritenute strategiche a livello nazionale. L'opera, nel merito, assume una particolare rilevanza in considerazione del ruolo che l'Interporto ed il Centro Intermodale Veronese svolgono nella dimensione Nazionale ed Europea.

Pianificazione a scala provinciale - P.T.P.

- Il Piano Territoriale Provinciale, adottato con Delibera di C.P. n° 27 in data 11.04.2003, è uno strumento di pianificazione di area vasta e di contenuto paesistico. In particolare il P.T.P. evidenzia che il tracciato attraversa aree caratterizzate principalmente da una certa fragilità idraulica dove si rilevano aree a vulnerabilità idrogeologica, fascia di ricarica degli acquiferi, fascia delle risorgive, corsi d'acqua. Per quanto attiene al sistema infrastrutturale della mobilità, l'opera risulta essere coerente con il P.T.P. che prevede l'asse autostradale Tirreno Brennero denominato come "Bretella Autostradale di collegamento fra Nogarole Rocca (A22) e Parma (A15) anche se il tracciato proposto non risulta sempre essere coincidente nella sua localizzazione.

Pianificazione a scala comunale - P.R.G.

- Lo S.I.A. prende in esame per ognuno dei sei comuni attraversati dal tracciato autostradale il rispettivo Piano Regolatore Generale evidenziandone la relativa zonizzazione.

2.2 Quadro di Riferimento Progettuale

L'alternativa di tracciato richiesta dalla Regione Veneto in ottemperanza alle disposizioni dell'art.3 comma 5 del D.Lgs 190/2002, ha posto le seguenti finalità:

- a. minimizzazione dell'impatto dell'opera nell'attraversamento del tratto iniziale (da ovest) nel territorio agricolo fino a Mozzecane, con un più esteso tratto di inserimento nell'autostrada nell'ambito di aree soggette ad attività estrattiva;

Allegato alla deliberazione

n. del



- b. ottimizzazione dell'inserimento paesistico nei confronti del Castello di Grezzano detto Villa di Canossa, con un significativo allontanamento rappresentato dal tracciato alternativo proposto nel tratto Mozzecane all'Autostrada A22 del "Brennero";
- c. maggior compatibilità tra il tracciato, la rete viaria, il sistema urbanistico locale vigente e la programmazione infrastrutturale provinciale e regionale.

Il tracciato in esame, con le indicazioni espresse dalla Regione Veneto, si può sinteticamente così riassumere.

- **Km 0.00:** la variante presentata ha parzialmente modificato anche il tratto in provincia di Mantova ed infatti l'asse autostradale è stato posto leggermente più a sud al fine di permettere l'inserimento dell'infrastruttura nell'ambito delle aree soggette ad attività estrattiva. In particolare nella sezione iniziale il tracciato dopo aver effettuato un'ampia curva a sinistra si mantiene basso con un modesto rilevato per limitare l'impatto visivo.
- **Km 2.30:** il tracciato, in rilevato, entra in comune di Valeggio sul Mincio dove inizialmente il sottopasso di una strada podereale e quindi la realizzazione dell'Area di Servizio "Mincio" (che dovrà essere concordata con l'Autorità del Parco sul Mincio e gli Enti Locali Interessati).
- **Km 3.55:** è previsto il sottopasso della S.P. n° 27 e l'attraversamento quindi delle aree soggette alle attività estrattiva con la previsione di un tracciato in trincea artificiale con quote variabili da - 8,00. a - 10,00 m dal circostante piano campagna,
- **Km 4.40:** il progetto prevede la realizzazione della Stazione di Valeggio, orientata a nord che si collega alla S.S. n° 249 mediante rotatoria, il tracciato prevede poi il sottopasso della stessa S.S. n° 249 per continuare quindi in trincea artificiale fino al km 6,70.
- **Km 8.00:** il tracciato viene sovrappassato dalla S.P. n° 17 "Postumia" e prosegue quindi, con una curva in rilevato basso di ampio raggio, in comune di Mozzecane. In questo tratto è parzialmente interessato anche il Comune di Villafranca.
- **Km 10,90:** è prevista la realizzazione di un viadotto della lunghezza di km 1,53 che sovrappassa prima la S.S. n° 62 della "Cisa" poi la linea ferroviaria Verona - Mantova - Modena, e quindi l'area artigianale di Mozzecane.
- **Km 13.70:** il progetto prevede la realizzazione della Stazione di Mozzecane ed il tracciato prosegue poi in rilevato basso nel territorio del comune di Nogarole Rocca e di Povegliano Veronese, mantenendosi ad una significativa distanza dal castello di Grezzano.
- **Km 15.10:** è previsto l'attraversamento del fiume Tione mediante un ponticello di circa m 15.
- **Km 16.80:** il tracciato prosegue in rilevato basso fino al sottopasso della S.P. n° 52, dove hanno inizio le rampe di svincolo per l'interconnessione con la A 22 del "Brennero".
- **Km 17,80:** interconnessione con l'Autostrada a 22 del "Brennero".

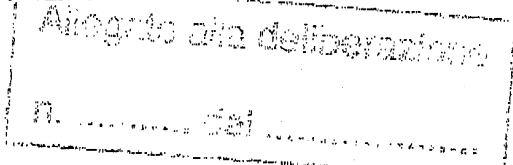
Caratteristiche Geometriche della Piattaforma Autostradale:

La piattaforma autostradale tipo ha una larghezza complessiva di m 25,00 ed è costituita da due carreggiate di m 10,50 ciascuna divisa dal margine interno avente larghezza non inferiore a m 4,00 e precisamente:

- corsia di sosta e d'emergenza	m 3,00 + 3,00;
- corsia di marcia normale	m 3,75 + 3,75;
- corsia di marcia di sorpasso	m 3,75 + 3,75;
- banchina bitumata centrale	m 0,70 + 0,70;
- spartitraffico centrale	m 2,60.

La normativa di riferimento è il Decreto 5.11.2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che definisce l'infrastruttura in oggetto come "Cat. A - Autostrada in ambito extraurbano" con intervallo di velocità pari a Km/h 130 - 140.

Le piste di svincolo bidirezionali hanno una piattaforma stradale di larghezza complessiva pari a m 9,50 così distinta: corsia di marcia normale m (3,75 + 3,75); banchina m (1,00 + 1,00); mentre



quelle monodirezionali hanno una sezione pari a m 6,50 di cui: corsia di marcia normale m 4,00; banchina dx m 1,50 sx m 1,00.

Caratteristiche Costruttive

La sovrastruttura stradale, è composta da uno strato di fondazione variabile costituito da terre tipo A1, A2-3, A2-5, A3 di cui alla norma CNR 10006, da un primo strato di misto granulare stabilizzato di cm 35, da due strati di conglomerato bituminoso di cm 19 complessivi da tappeto d'usura realizzato in conglomerato bituminoso drenante fonoassorbente da cm 4,00.

Sono state previste piazzole di soste ogni km 2,00.

Ogni manufatto, così come i sottovia di nuova costruzione sono stati progettati in modo tale da permettere la costruzione di una terza corsia di marcia senza che lo stesso debba essere modificato o spostato.

Opere d'arte principali

La principale opera d'arte è costituita dal viadotto di Mozzecane della lunghezza complessiva di m 1530 con campate centrali da 50 metri; l'impalcato è realizzato mediante una struttura mista con soletta in cemento armato ed un cassone in acciaio a forma trapezia di altezza variabile da m 1,50 a m 1,80, base minore m 6,00 e maggiore m 9,60.

La piattaforma è composta dalle due corsie di marcia di m 3,75 ciascuna, dalla corsia di emergenza di m 3,00 e da un marciapiede lato esterno di m 1,50, oltre ad una banchina interna di m 0,75. Le pile sono in cemento armato poggianti su una zatterone di fondazione di spessore non inferiore a m 2,00, ancorato al suolo mediante pali trivellati profondi di diametro pari a cm 120.

L'opera attraversa un unico fiume e precisamente il Tione mediante un ponticello di luce paria m 15,00 composto da travi accostate in C.A.P. con la piattaforma di caratteristiche analoghe al Viadotto di Mozzecane.

Opere complementari

E' prevista la realizzazione delle seguenti opere di carattere complementare.

- Installazione di pannelli a messaggio variabile sia lungo il tracciato che all'ingresso di ogni casello.
- Realizzazione di impianti d'illuminazione sugli svincoli, sulle interconnessioni e sui Caselli.
- Posa di una polifora lungo l'intero asse autostradale composta da almeno 6 cavidotti.
- Posa di un cavo a fibre ottiche di almeno 50 coppie.
- Realizzazione di un sistema di telecontrollo nei punti sensibili del tratto autostradale
- Realizzazione di stazioni meteorologiche e di monitoraggio dei parametri ambientali
- Realizzazione di un sistema di segnalazione contro la nebbia composto dai tradizionali delineatori stradali a luce riflessa, integrati da un sistema di sicurezza a lampade LED di forma circolare, con luce propria di colore giallo - ambra, poste ad una interdistanza di circa 25 metri, attivate autonomamente mediante sensori in caso di nebbia.

2.3 Quadro di Riferimento Ambientale

Trattamento delle acque di precipitazione sulla piattaforma autostradale

Relativamente alle acque precipitate e drenate dalla piattaforma autostradale, è prioritaria l'attenzione posta nello S.I.A. alla elaborazione e realizzazione di opere di raccolta, controllo, depurazione e restituzione di tali portate nei corsi d'acqua ricettori. (vedi relazione RAAA-SIA-B).

E' prevista quindi la progettazione di una rete idraulica che prevede il trattamento delle acque di precipitazione drenate e raccolte sull'intero tracciato, sulle aree di sosta e di ristoro, nonché sui piazzali dei Caselli in ingresso ed in uscita (vedi elaborato RAAA-PP-I-10.10.2b).

Allegato alla deliberazione

n. del



Il tracciato è stato suddiviso nelle varie tipologie di sezioni stradali ove sono definiti i passaggi a raso, in rilevato, in viadotto in galleria ed in trincea e dove per ognuno di essi è stato progettato il più idoneo sistema di raccolta.

In particolare per i tratti in rilevato, le acque scorrono trasversalmente sulla piattaforma, pendenza 2,5%, e vengono quindi convogliate, mediante embrici posti ogni 20 metri, nelle cunette laterali opportunamente protette al fine di evitare infiltrazioni e spandimenti, fino a raggiungere nei punti più depressi gli impianti di trattamento finale (vedi elaborato RAAA-PP-1-10.10.2c).

Il sistema di smaltimento delle acque si completa mediante due interventi strutturali con il preciso scopo di limitare gli effetti inquinanti del dilavamento stradale e precisamente:

1. attraverso il trattamento delle acque di prima pioggia con impianti naturali, tipo fitodepurazione, ad artificiali mediante sedimentazione e separazione di oli ed idrocarburi;
2. attraverso la realizzazione di presidi costituiti da manufatti prefabbricati posti ad intervalli di 500 - 1000 metri, atti a controllare gli eventuali sversamenti accidentali.

Suolo e sottosuolo

La zona presenta caratteristiche omogenee in riferimento al quadro geologico-strutturale ed alla subsidenza. I comuni interessati sono classificati a grado tre e quattro in riferimento alla sismicità. In riferimento ai depositi affioranti ad alla litostratimetria, nella maggior parte del tracciato prevale la conoide di Valeggio con depositi ghiaiosi e nella parte terminale compaiono elementi di idrografia (scolo di fontanili).

Flora Fauna e vegetazione

Il territorio in esame interessa l'ambito di attraversamento del fiume Mincio e la zona meridionale dei fontanili di Povegliano; vengono presi in considerazione l'alveo e la golena, le aree agricole limitrofe e la fascia delle cave.

Ambiti vegetazionali

Bosco di Solforino: complesso boschivo frammentato con presenza delle seguenti specie: quercia frassino ligustro olmo viburno e biancospino.

Bosco del Mincio: reliquato boschivo igrofilo lungo il Mincio con le presenze delle seguenti specie: querce carpini betulle biancospino sambuco salice pioppeto

Bosco di Fontana: antico reliquato di bosco padano vocato per il cerro con presenza di carpini frassini aceri prunoli olmi edera sambuco; sono presenti anche praterie igrofile e canneti.

Palude di Busatello: complesso naturale igrofilo lungo il fiume Tartaro; ambiente paludoso caratterizzato dalla presenza delle specie proprie.

Stato degli Ecosistemi

L'analisi degli ecosistemi è stata condotta senza basarsi sulla distinzione geografica ma studiando le classi di appartenenza dei sistemi ambientali. Vengono individuati due sistemi:

1. *il sistema naturale*: è costituito da "isole" di limitate proporzioni isolate e frammentate disperse in un territorio omogeneizzato a sistema agricolo vasto ed ininterrotto. Si fa riferimento ai bacini del Tione e del Tartaro ove compare un sistema di fontanili. Inoltre occorre tener conto dello strumento di programmazione del Parco del Mincio che individua aree di "riqualificazione degli ambienti naturali" (recupero delle cave).
2. *il sistema agricolo*: il territorio veronese presenta ambienti molto diversificati: da Nord a Sud montagne alpine, prealpine, colline, pedemontana, alta e bassa pianura, aree vallive; da Ovest ad Est ambiente laculare-costiero, monte Baldo, Val Lagarina, altopiani, colline, valli fluviali, risorgive, valli planiziali. La naturalità non è più percepibile ma si impone un ambiente sempre più omogeneo e noncurante dei valori naturali originali. Ciò è riferito, non solo alle funzioni urbane ma anche alle attività produttive (vedi ad es. le cave) ed agricole: colture cerealicole,

Allegato alla deliberazione

n. del



orticole viticole frutticole supportate da grande energia chimica che rende fragile e sensibile l'ambiente.

Edifici di valore storico – testimoniale

- Ville e corti agricole a struttura chiusa;
- Latifondi agricoli;
- Mulini e pile per riso.

Situazione archeologica

Merita menzione il comune di Povegliano che presenta molti siti archeologici, interessato per un chilometro a sud del tracciato autostradale. Per il resto il tracciato attraversa zone povere di testimonianze.

Approvvigionamento dei materiali inerti

Per quanto attiene all'approvvigionamento dei materiali inerti necessari per costruzione dei rilevati, stimati dal proponente nell'ordine dei 2.500.000 di metricubi, si evidenzia che il progetto presentato già considera il ricorso alla procedura prevista dalla L.R. 15/2002.

Viene dato atto inoltre che in data 20.10.2003 il Proponente ha presentato la documentazione integrativa per il perfezionamento della procedura prevista all'art. 9 della L.R. 15/2002 che sarà oggetto di successivo apposito parere.

3. VALUTAZIONI SUL PROGETTO E SUL SIA

Impatti:

Suolo – sottosuolo

Il tracciato di alternativa, ove attraversa la zona delle cave già compromessa, ne consentirebbe la ricomposizione morfologica. Sotto gli altri punti di vista gli altri due tracciati sono equivalenti.

Flora

I due tracciati sono confrontabili senza evidenziare elementi di preferenza anche negli attraversamenti del fiume Mincio ove interferiscono con il parco regionale in zone classificate come "zone di riequilibrio e tampone ecologico".

Fauna

La variante, poiché interessa la zona delle risaie solo in corrispondenza del margine sud e non la attraversa centralmente come fa il tracciato SIA, è, per la componente faunistica, di minor disturbo. Per il resto (attraversamento del Tione e della zona dei fontanili) i due tracciati si equivalgono.

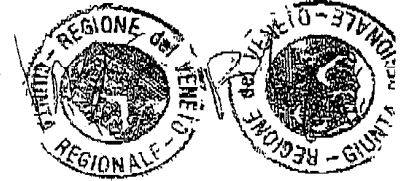
Ecosistemi

Nella prima parte i due tracciati sono sovrapposti mentre nella seconda parte, dove divergono, la variante interessa meno pesantemente le teste di fontanile e l'impatto risulta minore.

Paesaggio e patrimonio storico – culturale

Nel primo tratto (attraversamento del Mincio) l'impatto è equipollente. Di seguito il nuovo tracciato si allontana dal complesso abitato "Canova del Preder" avvicinandosi però (50 m) alla attività agricola "I Prader". Inoltre l'interferenza visiva del primo tracciato con il complesso monumentale di Grezzano, tutelato dai beni culturali e ambientali per la Villa Canossa, viene molto mitigata

Allegato alla deliberazione
 n. del



poiché il nuovo tracciato si allontana fino ad un Km dalla villa (450 m dal perimetro di tutta l'area vincolata). Le interferenze con i siti archeologici sono confrontabili.

Sistema socioeconomico, benessere, rischi di incidente

L'interferenza prodotta viene ritenuta, per entrambi i tracciati, positiva poiché alleggerisce il traffico circolante sulle strade con benefici in riferimento al congestionamento, alla omogeneizzazione del traffico, ed al numero di incidenti. Viene ridotto il traffico nei centri abitati. Vi è un impulso notevole all'economia per un migliore interscambio tra mercati nazionali ed esteri. I costi di utenza sono del tutto confrontabili e l'impatto indotto sul sistema agricolo risulta lievemente ridotto con la variante.

4. SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA: VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Il sito S.I.C. più prossimo al tracciato autostradale è situato nel Comune di Povegliano Veronese, codice IT 3210008, ma non interferisce direttamente od indirettamente con l'infrastruttura in quanto dista dalla stessa oltre 2000 metri.

5. OSSERVAZIONI E PARERI: ESAME

Le osservazioni e ed i pareri presentati sono stati considerati in sede d'istruttoria ed hanno contribuito alla stesura del presente parere e delle successive prescrizioni.

Alessandro Ramelli in Comune di Valeggio sul Mincio (VR)

L'osservazione riporta sinteticamente quanto segue:

- a) è contrario alla realizzazione dell'opera;
- b) evidenzia aspetti attinenti agli impatti sull'atmosfera e sul clima e sull'approvvigionamento del materiale inerte;
- c) infine, fa notare che ove è previsto il Casello di Valeggio sul Mincio esiste un deposito, già oggetto di denuncia alle competenti autorità, di limi di lavaggio della ghiaia per un volume di circa m³ 6000.

L'infrastruttura rientra fra le opere strategiche di cui alla legge 431/2001 e pertanto di preminente interesse nazionale. Non accoglibile il punto a). L'osservazione trova riscontro per quanto attiene al punto b) nel parere e nelle prescrizioni allegate. Per riguarda infine il punto c) in sede di progettazione definitiva dovrà essere verificata la stratigrafia del sito e dovranno essere conseguentemente assunte adeguate soluzioni tecniche.

Dott. Guidalberto di Canossa in Comune di Mozzecane e di Nogarole Rocca

L'osservazione riporta sinteticamente quanto segue:

- a) richiede un ulteriore spostamento del tracciato verso sud;
- b) evidenzia problemi di natura idrogeologica delle aree interessata dal tracciato autostradale.

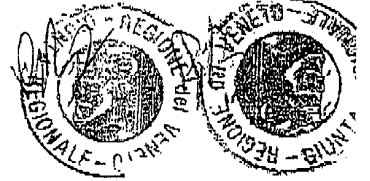
L'osservazione viene parzialmente accolta. Non si ritiene percorribile lo spostamento del tracciato, mentre per quanto attiene agli aspetti sollevati di natura idrogeologica, l'osservazione trova accoglimento nel parere.

Comune di Villafranca di Verona (VR)

L'osservazione trasmessa dal Dirigente dell'Area Tecnica, è composta da due istruttorie redatte rispettivamente dall'Ufficio Urbanistica e dall'Ufficio LL.PP. del Comune. La prima rileva una modesta interferenza del tracciato con il territorio comunale, ribadendo che l'approvazione del

Allegato alla deliberazione

n. del



progetto preliminare ai sensi dell'art. 5 comma 7 del D.Lgs 190/2002 comporta l'automatica variazione degli Strumenti Urbanistici vigenti ed adottati. La seconda rileva invece una difformità da quanto previsto dal progetto preliminare approvato dall'Ente per quanto attiene alla realizzazione di un'intersezione a raso in località Campagnolo relativa alla viabilità complementare alla S.S. n° 62.

L'osservazione è sostanzialmente favorevole alla realizzazione del progetto. Per quanto attiene alla difformità sollevata dall'Ufficio LL.PP., si evidenzia che in data 12.06.2003 è stata sottoscritta da tutti i comuni interessati dall'opera il parere favorevole ai sensi dell'art. 3 comma 5 del D.Lgs 190/2003. In ogni caso, in sede di redazione del progetto definitivo, potrà essere valutata una eventuale soluzione in accordo con l'Amministrazione di Villafranca.

6. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Tutto ciò premesso e preso atto della documentazione presentata in data 20/10/2003, che sarà oggetto di successivo apposito parere, la Commissione Regionale VIA, presenti tutti i suoi componenti ad eccezione del Direttore Generale ARPAV, del prof. Giuseppe Bendoricchio, componente esperto, del Direttore del Dipartimento provinciale dell'ARPAV di Verona e del Dirigente Responsabile della Tutela dell'Ambiente della medesima Provincia, esprime all'unanimità

parere favorevole

di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di seguito indicate.

PRESCRIZIONI

- 1) In corrispondenza dei caselli autostradali vanno adeguatamente dimensionate le aree per i piazzali di accesso al sistema autostradale, i parcheggi e gli spazi da destinare a mezzi privati e pubblici, le aree per servizi e/o controllo dei parcheggi; in particolare, per il sistema dei parcheggi va verificata l'agevole accesso e le condizioni di sicurezza per le manovre da e per tutte le direzioni gravitanti sul nodo autostradale.
- 2) In sede di progettazione definitiva i Caselli Autostradali dovranno essere dettagliatamente studiati in accordo con le Amministrazioni locali al fine di consentire un accurato inserimento sotto il profilo paesistico ambientale.
- 3) Dovrà essere sempre garantita l'accessibilità ai fondi agricoli e la continuità del sistema idraulico delle aree interessate dall'autostrada.
- 4) Con la realizzazione della rotatoria di innesto sulla S.S. n° 62 in Comune di Mozzecane, dovrà essere eseguita contestualmente un'idonea sistemazione ambientale prospiciente il centro abitato in accordo con l'Amministrazione Comunale.
- 5) Come misura compensativa dovrà essere inoltre realizzata la Variante della S.S. n° 62 della Cisa per l'intero tratto compreso fra il comune di Villafranca di Verona, (intersezione con la strada per Grezzano) a nord ed il confine Regionale a Sud in comune di Mozzecane.
- 6) In fase di progettazione definitiva il tracciato planoaltimetrico di progetto dovrà essere risolto in modo tale da contenere al minimo i volumi di approvvigionamento dei materiali per la costruzione dei rilevati, compatibilmente alle esigenze idrogeologiche e di deflusso delle acque di sgrondo della piattaforma autostradale.

Allegato alla deliberazione

n. del



- 7) In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfondite le indagini e gli studi idraulici ed idrogeologici con particolare riferimento alle aree in Comune di Mozzecane e Nogarole Rocca.
- 8) Il monitoraggio delle acque sotterranee dovrà essere effettuato anche nel periodo post opera, per almeno due anni, con misurazioni quadrimestrali del livello statico.
- 9) Il monitoraggio dei suoli, oltre a prevedere analisi agronomiche, dovrà prevedere l'analisi dei metalli con riferimento al rame, zinco, cadmio, nichel, in almeno 12 punti equamente distribuiti sulla tratta veronese, con procedure operative analoghe quelle utilizzate dall'A.R.P.A.V. di Verona per il monitoraggio dei suoli, con frequenza annuale.
- 10) In fase di progettazione esecutiva del sistema di monitoraggio acustico si dovranno tener presenti i seguenti criteri per la scelta dei punti, da concordare e verificare con i competenti uffici dell'A.R.P.A.V.:
 - punti di misura rappresentativi dell'ante-operam con l'obiettivo di confrontarli con il corso-opera; in questo caso vanno scelti punti in corrispondenza di residenze o siti sensibili (scuole, ospedali, ecc.) vicini alle future aree di cantiere (sia i cantieri fissi che il fronte avanzamento lavori);
 - punti di misura rappresentativi dell'ante-operam con l'obiettivo di confrontarli con il post-operam; in questo caso i valori saranno confrontati sia con i valori misurati post-operam sia con le previsioni di calcolo già effettuate; è importante che questi punti siano scelti in corrispondenza di ricettori per i quali sono previsti impatti residui;
 - i punti scelti per il monitoraggio devono fornire una rappresentazione il più possibile completa dei diversi scenari acustici che si possono presentare in funzione del contesto urbanistico e territoriale interessato dalla nuova infrastruttura;
 - quindi ogni punto deve differire dall'altro per almeno uno dei parametri che condiziona in modo significativo la propagazione del rumore nell'ambiente: tipo di terreno (più o meno riflettente), presenza e assenza di barriera in progetto, propagazione del suono in campo libero o campo diffratto (presenza o assenza di edifici);
 - dovranno inoltre essere eseguite, per tutti i punti di monitoraggio scelti, misure acustiche ante-operam.

Il Vice Presidente della
Commissione V.I.A.
Ing. Fabio Fior

Fabio Fior

Il Presidente della
Commissione V.I.A.
Ing. Roberto Gasarin

Roberto Gasarin

Il Segretario della
Commissione V.I.A.
Dot. Roberto Peltani

Roberto Peltani

Vanno vistati n. 211 elaborati