

# AUTOSTRADA VALDASTICO

## A31 NORD

### 1° LOTTO

### Piovene Rocchette - Valle dell'Astico

## PROGETTO DEFINITIVO

CUP	G21B1 30006 60005
WBS	B25.A31N.L1
COMMESSA	J16L1

#### COMMITTENTE



**FUNZIONE PROGETTO VALDASTICO**

**CAPO COMMESSA  
PER LA PROGETTAZIONE**  
Dott. Ing. Pier Mauro Masoli

PRESTATORE DI SERVIZI:  
**CONSORZIO RAETIA**



RAPPRESENTANTE: Dott. Ing. Alberto Scotti

RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE  
TRA LE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:  
Technital S.p.A. - Dott. Ing. Andrea Renso



PROGETTAZIONE:



ELABORATO: DOCUMENTAZIONE DI RISCONTRO ALLE INDICAZIONI DI MIBAC E RV  
PARTE GENERALE  
Relazione introduttiva

Progressivo	Rev.
22 00 00 002	00

Rev.	Data	Descrizione	Redazione	Controllo	Approvazione	SCALA:
00	LUGLIO 2019	Prima emissione	TECHNITAL - D.LITURRI	V.REALE	A.RENSO	-
						NOME FILE: J16L1_22_00_00_002_0101_OPD_00.doc
						CM.      PROGR.                      FG.      LIV.      REV.
						J16L1_22_00_00_002_0101_OPD_00





# AUTOSTRADA A31 VALDASTICO NORD – I LOTTO

---

## **Parte Generale**

### **Relazione Introduttiva**

## **Indice**

1. PREMESSA.....	2
2. CONFRONTO CON LA SOLUZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO .....	5

## 1. PREMESSA

Relativamente alle procedure approvative di cui alla *Parte II, Titolo III, Capo IV del D.Lgs. 163/2006* riservate alle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale in corso per il Progetto Definitivo dell' "Autostrada Valdastico A31 nord, 1° lotto Piovene Rocchette – Valle dell'Astico" - alla cui attivazione il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha delegato Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. (ABP) in qualità di concessionaria dell'opera - si riepilogano i seguenti principali passaggi:

- nelle date del 18 e 19 settembre 2017 è stato attivato l'iter approvativo e, in tale ambito, anche i seguenti procedimenti:
  - ✓ valutazione d'impatto ambientale (VIA) relativa alle varianti intervenute tra progetto preliminare e progetto definitivo;
  - ✓ verifica dell'ottemperanza (VO) ai sensi degli artt. 166 e 185 D.Lgs. 163/2006;
- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), con nota prot. 19451 del 29 agosto 2018 ha comunicato l'emanazione del Decreto Direttoriale DVA-DEC-348 dell'8 agosto 2018, recante riscontro positivo in tema di verifica di ottemperanza;
- in riscontro alle istanze pervenute da alcune delle Amministrazioni competenti sulla conduzione della VIA, ABP ha prodotto documentazione integrativa al progetto definitivo diffusa, da ultimo, con nota prot. 15081 del 17 settembre 2018;
- con nota prot. 26419 del 16 ottobre 2018 il MiBAC - Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza (SABAP) si è espressa in tema di usi civici e di verifica di ottemperanza;
- la Regione del Veneto ha formulato giudizio favorevole di compatibilità ambientale, con prescrizioni, con DGRV n° 1959 del 21 dicembre 2018.

Con riferimento alla succitata nota della SABAP e alle prescrizioni da n° 1 a n° 6 dell'Allegato 1 della richiamata DGRV, ABP - in accordo con le Amministrazioni competenti - ha predisposto la "Documentazione di riscontro alle indicazioni di MiBAC e RV", di cui la presente relazione costituisce parte introduttiva.

Detta documentazione è articolata come segue:

- **"FASE 1"**, denominata **"Analisi delle indicazioni del MiBAC e della Regione Veneto"**;
- **"FASE 2"**, denominata **"Sviluppo progettuale conseguente alle indicazioni di MiBAC e RV"**.

La FASE 1 - "Analisi delle indicazioni del MiBAC e della Regione Veneto" tratta le seguenti tematiche:

1. la questione degli usi civici in territorio di Cogollo del Cengio ed il punto 6 della nota SABAP, nonché le prescrizioni 2 – 6 della DGRV;
2. il tema degli "usi civici" al di fuori del Comune di Cogollo del Cengio;
3. il punto 46 della nota SABAP relativo alla Regola di Casotto;
4. le rimanenti tematiche relative alla verifica di ottemperanza di cui alla nota SABAP (punti 25 e 61);
5. la prescrizione n° 1 della RV, relativa al completamento del tracciato autostradale verso la valle dell'Adige.

Per quanto attiene il punto 1 del precedente elenco, sono state ipotizzate 5 soluzioni progettuali alternative per il tratto autostradale ricadente nel comune di Cogollo del Cengio (VI), come di seguito brevemente descritte:

- **Soluzione A:** ricalca la soluzione “*Cogollo 2 modificata*” proposta dal Comune di Cogollo del Cengio, per la quale la RV ha chiesto una valutazione. Il tracciato autostradale si discosta da quello del progetto definitivo collocandosi più a sud-ovest, con allontanamento dall’abitato di Cogollo del Cengio e avvicinamento al torrente Astico ai margini del programmato intervento idraulico “*Bacino di Meda*”. Per quanto riguarda lo svincolo (progettualmente non precisato dal Comune di Cogollo) è stata prevista una soluzione “parziale” comprendente solo le manovre in uscita dall’autostrada per le provenienze da sud e l’ingresso in autostrada verso sud;
- **Soluzione B:** rappresenta un’evoluzione, predisposta dal Proponente, della Soluzione A e differisce dalla precedente per la previsione di realizzare uno svincolo completo di tutte le manovre;
- **Soluzione C:** costituisce il recepimento di specifica prescrizione della DGRV formulata in subordine al recepimento della soluzione “*Cogollo 2 modificata*” (ovvero la soluzione A). Il tracciato autostradale è uguale a quello del progetto definitivo sia dal punto di vista planimetrico che altimetrico. Per quanto attiene lo svincolo, una parte delle piste viene inserita in gallerie artificiali ricoperte da terreno e rinverdite;
- **Soluzione D:** trattasi di una nuova soluzione del Proponente elaborata al fine di contemperare le richieste della SABAP e della RV, con impostazione dedicata al rispetto integrale degli “usi civici”. Il tracciato autostradale è planimetricamente uguale al progetto definitivo, ma prevede un abbassamento altimetrico di circa 20 m con conseguenti maggiori sviluppi in galleria. Lo svincolo è parziale come per la soluzione A, con le corsie di accelerazione e decelerazione e parte delle piste di svincolo in galleria;
- **Soluzione E:** trattasi anch’essa di nuova soluzione elaborata dal Proponente che prevede il rispetto integrale degli “usi civici”. Il tracciato autostradale coincide plano-altimetricamente con quello della soluzione D. Non è previsto, però, alcuno svincolo autostradale.

Per le soluzioni progettuali che prevedono la parzializzazione o lo stralcio del casello autostradale di Cogollo del Cengio - considerato che l’utenza non potrà più fruire di tale infrastruttura precedentemente prevista dal progetto definitivo - sono stati previsti alcuni interventi di riqualificazione della SP 350 con l’obiettivo di consentire agli automezzi di raggiungere agevolmente il casello di Piovene Rocchette a sud o il casello di Pedemonte a nord e, nel contempo, di migliorare le condizioni di sicurezza della strada provinciale stessa.

Tra essi, si evidenzia che alla Soluzione E è abbinata una bretella in variante alla SP 350 tra il casello di Piovene Rocchette e la zona produttiva a sud di Cogollo del Cengio.

Sulla scorta del confronto svolto considerando numerosi aspetti tecnici, ambientali e paesaggistici, l’“Analisi delle indicazioni del MiBAC e della Regione Veneto” (FASE 1) individua una preferenza a favore della **Soluzione E**.

Con riferimento alla documentazione della FASE 1, il Proponente - d’intesa con il MATTM con la Regione del Veneto - nel periodo tra aprile e giugno 2019 - ha promosso una serie di incontri di confronto con le amministrazioni locali interessate dal progetto e, in particolare, con la SABAP, i Comuni di Piovene Rocchette, Cogollo del Cengio, Velo d’Astico, Valdastico e Pedemonte, nonché Provincia di Vicenza e Vi.Abilità S.p.A., dai quali è emersa la conferma della preferenza per la “Soluzione E” ed alcune modifiche e

integrazioni agli interventi di riqualificazione della SP 350 (tra cui, principalmente, il prolungamento della bretella di variante della SP 350 fino a nord ovest dell'abitato di Cogollo).

Sulla scorta di tali input è stata quindi predisposta la documentazione di FASE 2 "Sviluppo progettuale conseguente alle indicazioni MiBAC e RV" che contempla gli approfondimenti tecnici della Soluzione E e delle appena citate opere stradali, tale da consentire il completamento della procedura di VIA.

Conclusivamente, l'insieme della "FASE 1" - "Analisi delle indicazioni del MiBAC e della Regione Veneto" e della "FASE 2" - "Sviluppo progettuale conseguente alle indicazioni di MiBAC e RV" costituisce la "Documentazione di riscontro alle indicazioni di MiBAC e RV", annessa al Progetto Definitivo dell'"Autostrada Valdastico A31 nord 1° lotto Piovene Rocchette – Valle dell'Astico" come capitolo n° 22 dello stesso.

## 2. CONFRONTO CON LA SOLUZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO

Il Progetto Definitivo del 2017 del 1° lotto funzionale dell'autostrada A31 nord interessa il territorio del Comune di Cogollo del Cengio, in provincia di Vicenza, tra le progressive km 1+000 e km 11+220.

La maggior parte del tracciato in tale contesto risulta in galleria, ad eccezione dei tratti dal confine comunale sud con Piovene Rocchette fino all'imbocco sud della galleria S. Agata 2 e del tratto destinato allo svincolo di Cogollo del Cengio, compreso tra le gallerie S. Agata 2 e la galleria Cogollo.

La presente "Documentazione di riscontro alle indicazioni di MiBAC e RV" prevede alcune modifiche al Progetto Definitivo iniziale, sia in termini geometrici che in termini di elementi compositivi.

Planimetricamente è prevista solo una minima variazione della distanza tra le carreggiate autostradali che, venendo meno lo svincolo di Cogollo (il quale richiedeva l'avvicinamento delle stesse), possono essere riportate ad una condizione di parallelismo alla distanza reciproca di circa 31 m.

Detta variazione incide solo sull'asse nord per una lunghezza totale di circa 3.400 m, tra le progressive km 2+249 e km 5+641 (valori relativi all'asse del Progetto Definitivo).

La variazione è più significativa sotto l'aspetto altimetrico, dove si delinea un abbassamento degli assi autostradali di progetto per un tratto di circa 9.800 m tra il termine del Viadotto Piovene fin quasi all'inizio del Viadotto Assa.

La variante altimetrica ha origine dalla progressiva km 1+330 e termina alla progressiva km 11+075 del nuovo asse di progetto Nord.

L'abbassamento massimo è di circa 27 m in corrispondenza della progressiva km 3+500.

Ne consegue un maggiore interrimento delle gallerie con la riduzione del tratto all'aperto per l'asse Sud fino ad una lunghezza di circa 120 m e l'interrimento completo dell'asse Nord, con congiungimento delle gallerie S. Agata 2 e Cogollo.

Per quanto riguarda l'asse Sud la Galleria S. Agata 2 si attesta così ad una lunghezza di 2.243 m mentre la Galleria Cogollo raggiunge i 6.694 m; per quanto riguarda l'asse Nord l'unica galleria conseguente all'unione di Cogollo – S. Agata 2, assume la lunghezza di 9.023 m.

Dalla situazione descritta deriva la possibilità di estendere lo scavo meccanizzato, già previsto dal progetto definitivo per la galleria Cogollo, alla galleria S. Agata 2 con effetti positivi sulla cantierizzazione, sugli impatti sul territorio e sui tempi di realizzazione dell'opera.

La presente "Documentazione di riscontro alle indicazioni di MiBAC e RV" contempla, inoltre:

- la realizzazione di una nuova bretella stradale tra il casello esistente di Piovene Rocchette ed il Comune di Cogollo del Cengio di lunghezza pari a circa 5.200 m con sezione trasversale di categoria C1 (una corsia per senso di marcia),

- l'estensione di tale bretella fino alla località Rutello tramite riqualificazione di un tratto della SP 350 (con realizzazione di corsia di arrampicamento per i mezzi pesanti),
- ulteriori interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della SP 350 nei comuni di Arsiero e Valdastico.

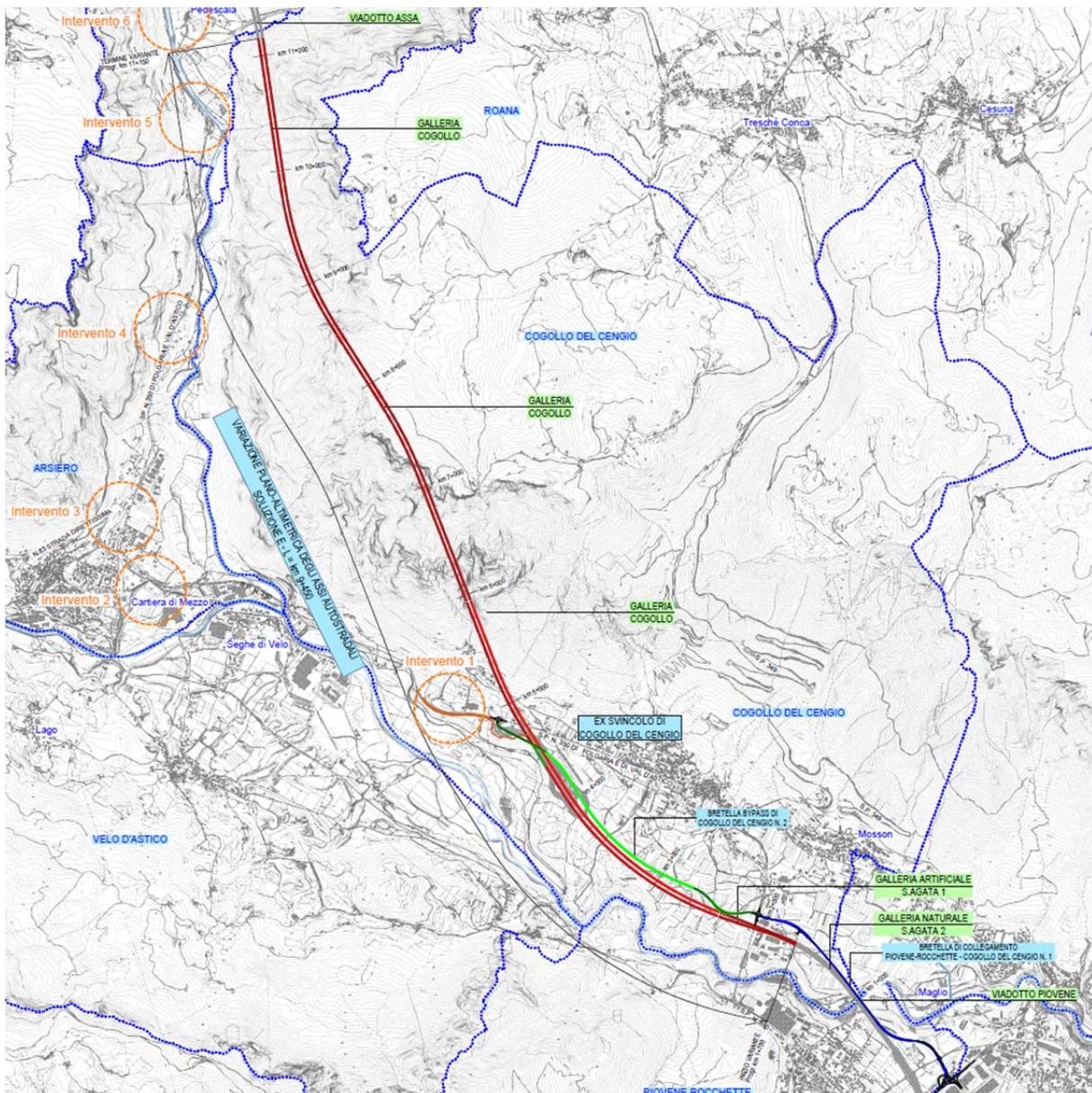


Figura 1 - Tratto autostradale in Comune di Cogollo del Cengio