

# Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

DEC/DSA/2004/0878

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 23 gennaio 2004 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per la realizzazione della nuova autostazione di Montecchio Maggiore e dei collegamenti alla viabilità ordinaria da realizzarsi nei Comuni di Montecchio Maggiore, Brendola e Montebello Vicentino (VI) presentata dalla Società Autostrada S.p.A. Brescia-Verona-Vicenza-Padova, con sede in via Flavio Gioia 71, 37135 Verona, in data 30 luglio 2003;

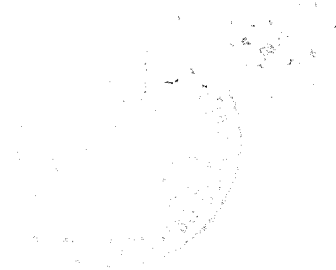
**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Autostrada S.p.A. Brescia Verona Vicenza Padova, in data 8 marzo 2004;

**VISTA** la nota n. 1928 della Regione Veneto del 25 giugno 2004, pervenuta il 5 luglio 2004, con cui si esprime un parere favorevole;

**VISTA** la nota n. ST/407/19896/2004 del Ministero per i beni e le attività culturali del 7 giugno 2004, pervenuta in data 14 giugno 2004, con cui si esprime parere favorevole;

**VISTO** il parere n. 595 positivo con prescrizioni formulato in data 8 luglio 2004 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autostrada S.p.A. Brescia-Verona-Vicenza-Padova;

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S



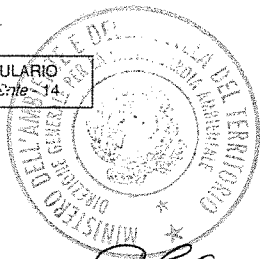
VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

**per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:**

- il progetto fa parte del Protocollo di Intesa del 01/10/2002 n° 51834 sottoscritto tra la Regione Veneto, la Provincia di Vicenza, i Comuni di Montecchio Maggiore, Brendola, Montebello Vicentino e la SpA Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova;
- il progetto è rispondente agli strumenti di programmazione vigenti direttamente interessati dalle opere;
- nel territorio comunale di Montecchio Maggiore viene rilevata la presenza, nelle adiacenze dell'opera in progetto, di alcune aree di interesse archeologico, vincolate. Nel territorio comunale di Brendola sono presenti un'area di vincolo a protezione delle bellezze naturali, aree boscate vincolate e sottoposte a vincolo idrogeologico. Si rilevano, inoltre, due corsi d'acqua vincolati, il fiumicello Brendola ed il fiume in località Casa Valle. Nel comune di Montebello Vicentino non sono state evidenziate aree vincolate;

**per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:**

- il raccordo autostradale è uno svincolo cosiddetto a "due livelli e mezzo" nel quale le rampe entranti/uscenti sulla/dalla A4 si congiungono in un'unica carreggiata in corrispondenza del sovrappasso ferroviario, ubicato poco prima del piazzale del casello;
- il collegamento con la viabilità ordinaria prevede la costruzione di una via preferenziale verso la variante alla S.S. 246. Il piazzale del casello viene collegato direttamente con questa arteria. Il raccordo del casello con le altre direttrici viene realizzato con una rotatoria. Tale rotatoria è collegata all'autostazione con due piste. Gli ulteriori innesti di progetto su questa rotatoria sono costituiti dalle rampe di collegamento con la S.S. 11 verso Nord e con la nuova bretella di progetto verso Alte Montecchio;
- la variante Ovest alla S.S. 500 prosegue fino al piazzale del casello e alla rampa che sovrappassa la ferrovia. Dopo circa 200 m il tracciato devia verso Sud sottopassando l'A4, infine il tracciato della variante si innesta sulla viabilità esistente con una rotatoria a raso. Il parcheggio del nuovo casello è stato ubicato nell'area interclusa tra quest'ultimo e la bretella per Alte Montecchio. Un ulteriore intervento di progetto è costituito dalla sistemazione dell'area dell'attuale casello di Montecchio che viene dismesso e adibito a centro di manutenzione dell'A4. Le piste dello svincolo rimangono inalterate, per consentire l'accesso all'autostrada ai mezzi di servizio e per essere eventualmente utilizzate come vie di fuga in caso di necessità. La sistemazione del casello prevede l'adeguamento di alcuni dei fabbricati esistenti, la costruzione di un fabbricato stoccaggio sale e garages per il ricovero dei mezzi del settore traffico, impianti di lavaggio mezzi ed, infine, una riqualificazione a verde dell'area;



# *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio*

- in corrispondenza dello svincolo con l'A4 e raccordo con la variante alla S.S. 246 sono previsti:
  - manufatti sulla ferrovia, costituiti da tre gallerie;
  - un viadotto per la pista in uscita che, provenendo da Verona, scavalca l'autostrada;
  - un sottopasso per la S.S. 500;
  - un sottopasso per la pista che si immette in Autostrada in direzione di Vicenza;
  - un viadotto sulla ferrovia lungo la S.S. 500 Est;
- relativamente al nuovo casello, il piazzale, la pensilina e le corsie sono predisposti per l'eventuale, futuro adeguamento che ipotizza la variante S.S. 246 convertita in arteria a pedaggio;
- il piazzale è dimensionato in relazione al numero delle piste e alla tipologia di pedaggio previsti con l'obiettivo, di evitare la formazione di code lungo le rampe o sulla viabilità secondaria. La composizione della barriera è di n. 11 porte, 4 in entrata e 7 in uscita; il piazzale è così organizzato;
- ad Est del piazzale del casello è previsto il nuovo parcheggio, dotato di 290 posti auto e 12 posti per pullman e auto articolati, a supporto della nuova stazione ferroviaria Alte Montecchio;
- la sistemazione idraulica delle aree prevede la realizzazione di: un nuovo canale scolmatore (nuovo scolo Cavazza), collegamenti e sistemazioni dei canali esistenti (Signoletto, Signolo, Bonollo e nuovo Signolo), manufatti di attraversamento, bacino di laminazione, bacino di fitodepurazione;
- il sistema di cantierizzazione prevede l'installazione di un cantiere permanente, un'area di stoccaggio provvisorio del materiale proveniente dalle cave adiacente al cantiere base e un'ulteriore area a disposizione per il deposito temporaneo;
- i fabbisogni di materiali si riassumono in:
  - materiali per la costituzione del rilevato stradale;
  - materiale arido per la formazione dei pacchetti di bonifica;
  - terreno vegetale;
- dal bilancio scavi – rilevati emerge che non sussistono condizioni per lo smaltimento a deposito o a discarica dei materiali in eccedenza;

## **per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:**

### **componenti suolo e sottosuolo:**

- l'innescò di potenziali interferenze riguarda essenzialmente il consumo di suolo. Si evidenzia a tale proposito la specifica attenzione in fase di progetto al contenimento della superficie interessata dal nuovo intervento con la previsione di opere di sottopasso e sovrappasso (viadotti o tratti in rilevato), finalizzate al superamento delle barriere infrastrutturali viarie e ferroviarie esistenti e al raccordo dell'intervento con la viabilità locale;

### **componenti vegetazione, flora e fauna-ecosistemi:**

- l'analisi dello stato ante – operam ha messo in evidenza che l'ambito territoriale di riferimento risulta alquanto impoverito e di limitato interesse stante la forte antropizzazione delle aree. Le uniche interferenze prodotte dall'opera si individuano nella sottrazione di terreni di tipo agricolo,

di scarso rilievo per la componente in esame, in quanto di fatto risultano già antropizzati e sottratti a dinamiche di tipo naturale;

**componente paesaggio:**

- l'analisi effettuata sull'assetto paesaggistico dell'ambito di inserimento rileva che l'intervento non interferisce significativamente con il contesto d'inserimento;

**Sito di importanza comunitaria dei Colli Berici:**

- la valutazione di incidenza prevista ai sensi del DPR del 12/03/2003, n. 120, non ha evidenziato interferenze con il Sito;

**componente ambiente idrico:**

- la forte antropizzazione delle aree limitrofe che ha reso largamente impermeabili vaste superfici ha condotto in sede di progettazione alla previsione di interventi di protezione delle acque superficiali e sotterranee e di deviazione dei corpi idrici direttamente interessati dalle opere. In particolare è stato progettato un segmento del canale scolmatore (nuovo scolo Cavazza) individuato dalla Provincia di Vicenza all'interno dello studio per il riordino complessivo della rete idraulica dell'area. Tale canale è sovradimensionato rispetto alle esigenze di smaltimento delle nuove opere, infatti realizza un'anticipazione del suddetto riordino;
- le nuove superfici impermeabilizzate non generano un aggravio delle portate addotte alla rete idrica, ma un miglioramento, dato che è stato dimensionato un sistema di laminazione in grado di smorzare i picchi di portata. Il progetto, infatti, prevede la realizzazione di nuovi fossi e invasi;
- le acque di drenaggio stradali rappresentano un possibile elemento di inquinamento nei confronti delle acque superficiali e sotterranee, data la possibilità che si verifichino sversamenti accidentali;
- tale problematica è stata risolta con una rete di fognatura recapitante in vasche di prima pioggia per parcheggio e piazzali con fossi di guardia ubicati ai lati delle scarpate stradali e collegati alla rete drenante di superficie di progetto e/o esistente, che funziona anche come raccolta in caso di sversamenti sulle piattaforme;

**componente ambiente atmosfera:**

- l'analisi della componente è stata sviluppata in conformità alla normativa di settore vigente;
- sono state effettuate specifiche analisi delle emissioni nella fase ante operam sulla base dei rilievi effettuati tramite un laboratorio mobile nei seguenti due periodi:
  - settimana dal 1° all'8 aprile 2003 in prossimità delle scuole di Alte di Montecchio Maggiore con misurazione dei parametri PTS, PM10, O3, NOx, CO, CH4, NMHC, SO2;
  - a seguito di specifica richiesta effettuata una seconda campagna di rilievi nel periodo 08-20/01/2004 in corrispondenza di un incrocio della S.S. 500, in località Pedocchio (Brendola) con misurazione delle concentrazioni di inquinanti, integrate anche con misure di NO2 e BTEX;
- tale seconda campagna ha evidenziato nella situazione attuale il superamento del limite di 50 µg/m3 per il parametro PM10 con picchi che superano i 100 µg/m3. La vicinanza del punto di campionamento all'incrocio ha evidenziato anche livelli degli ossidi di azoto con picchi di 150 µg/m3. Non preoccupante risulta, invece, il parametro BTEX con valori riscontrati inferiori al limite di Normativa pari a 5 µg/m3;



# *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio*

- sulla base delle misurazioni eseguite ante operam è stata effettuata una simulazione all'anno 2017, considerando un'evoluzione del parco veicolare in analogia e con gli stessi criteri utilizzati per lo studio del Passante di Mestre e sulla base di interpolazione dei dati statistici ACI e, per ognuno dei ricettori presenti in prossimità della sezione individuata (nuovo casello di Montecchio Maggiore, a monte del nuovo svincolo di Montecchio Maggiore e a margine della variante alla S.S. 246), si sono simulate, con l'ausilio del modello Caline 4, le concentrazioni dei principali inquinanti (CO; NO<sub>2</sub>; PTS) prevedibili nella fase di esercizio;
- alla luce dei risultati ottenuti dalle simulazioni si evince, per i ricettori posti in corrispondenza delle sezioni di misura rappresentative, la seguente situazione:
  - in corrispondenza del nuovo Casello di Montecchio Maggiore ( si è considerata una velocità di percorrenza degli autoveicoli inferiore a 5 km/h) i valori delle concentrazioni delle sostanze inquinanti sono inferiori alla normativa sia per il monossido di carbonio che per il particolato; mentre il biossido di azoto è di poco inferiore al livello di attenzione, pur rimanendo al di sotto del livello di allarme, per la condizione meteorologica peggiore;
  - a monte del Casello di Montecchio Maggiore i valori delle concentrazioni delle sostanze inquinanti sono inferiori ai limiti dettati dalla normativa per tutte le sostanze analizzate;
  - ai margini della variante alla S.S. 246 i valori delle concentrazioni delle sostanze inquinanti sono inferiori ai limiti dettati dalla normativa per tutte le sostanze analizzate;
- in particolare per quanto riguarda le polveri l'analisi effettuata con il modello di simulazione Caline 4 ha considerato il parametro PTS, i cui valori, nelle sezioni considerate, sono sempre rimasti al di sotto dei limiti di norma; con riferimento a quanto simulato per ciò che riguarda il parametro PM<sub>10</sub> si può verosimilmente stimare che anche in questo caso, a parità di flussi di traffico e di condizioni atmosferiche, i valori rimangano al di sotto dei limiti normativi;

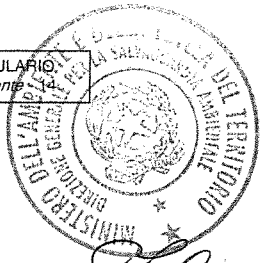
## **componente ambiente rumore e vibrazioni:**

- lo studio della componente in esame è stato effettuato facendo riferimento alla seguente metodologia:
  - individuazione dei ricettori sensibili all'interno di una fascia di 500 m a cavallo della infrastruttura;
  - introduzione dell'andamento piano-altimetrico del tracciato;
  - definizione degli effetti ambientali causati dall'opera sugli elementi della componente ambientale;
  - quantificazione degli impatti;
  - individuazione delle mitigazioni da utilizzare;
  - dimensionamento degli interventi di mitigazione;
- nella prima simulazione effettuata nell'ambito della stesura dello studio di impatto ambientale era emersa la necessità di prevedere interventi di mitigazione costituiti da pavimentazione fonoassorbente lungo i tratti autostradali e di collegamento con la viabilità ordinaria e l'installazione di tratti di barriere fonoassorbenti per complessivi 1040 m;

- lo studio è stato successivamente integrato, applicando i limiti prescritti, all'epoca della richiesta, dalla bozza del Decreto Attuativo del rumore di origine stradale e successivamente Decreto del Presidente della Repubblica approvato il 19/03/2004 dal Consiglio dei Ministri;
- in ottemperanza al Decreto di cui sopra vengono garantiti i 65 dB(A) diurni e i 55 dB(A) notturni per i ricettori compresi nella fascia dei 250 m;
- per la caratterizzazione del territorio si sono analizzati una serie di dati quali: la destinazione d'uso, l'urbanizzazione esistente (quantificata in termini di densità abitativa), le attività economiche prevalenti, la rete di trasporto, tenendo nel contempo presenti gli sviluppi previsti dagli strumenti di pianificazione dei Comuni;
- i risultati ottenuti con la seconda simulazione hanno evidenziato la necessità di aumentare l'estensione delle barriere fonoassorbenti per una estensione complessiva di 1560 m (+50%);  
in particolare:
  - 265 m. di barriera metallica fonoassorbente con pannelli trasparenti di altezza h=3.0 m. sulla rotonda di via Battaglia / Variante Est S.S. 500;
  - 350 m. di barriera metallica fonoassorbente con pannelli trasparenti di altezza h=4.0 m. sulla rotonda della S.S. 500 originaria / Variante Ovest S.S. 500;
  - 430 m. di barriera metallica fonoassorbente con pannelli trasparenti di altezza h=5.0 m. sulla Autostrada A4 – direzione Verona a protezione degli edifici in via Einaudi;
  - 315 m. di barriera metallica fonoassorbente con pannelli trasparenti di altezza h=5.0 m. sulla Autostrada A4 – direzione Vicenza a protezione degli edifici ubicati tra l'infrastruttura autostradale e la S.S. 500 originaria;
  - 200 m. di barriera metallica fonoassorbente con pannelli trasparenti di altezza h=5.0 m. sulla Autostrada A4 – direzione Vicenza a protezione del ricettore isolato in area agricola in corrispondenza dell'attraversamento della linea ferroviaria;
- le barriere antirumore previste sono metalliche fonoassorbenti per garantire la migliore efficacia acustica, prevedendo una parte in pannelli in PMMA trasparenti in maniera da alleggerire l'intrusione visiva dell'intervento sia agli utenti dell'infrastruttura che ai residenti;
- il progetto non presenta criticità relativamente alle vibrazioni tenuto conto sia delle caratteristiche stradali (rilevati, pavimentazioni, ecc.) sia della tipologia dei mezzi in transito su gomma, sia infine delle distanze dagli eventuali ricettori;
- sono previsti in progetto interventi di inserimento ambientale e paesaggistico consistenti nell'inerbimento delle scarpate anche con prato cespugliato, con sempreverdi e quinte arboreo-arbustive;

**CONSIDERATA** la nota n. 1928 della Regione Veneto del 25 giugno 2004, pervenuta il 5 luglio 2004, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- “1. dovrà essere sempre garantita l'accessibilità ai fondi agricoli e la continuità del sistema idraulico delle aree interessate dall'intervento;*



# *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio*

2. prima dell'esecuzione di qualsiasi intervento sul territorio interessato dai lavori dovranno essere presi gli opportuni accordi con la competente Soprintendenza Archeologica;
3. laddove sono previste fondazioni profonde per il sostegno delle opere d'arte, con uso di miscele a base bentonica, dovranno essere utilizzati accorgimenti idonei a contenere la dispersione di tali miscele all'interno degli strati più permeabili. Per lo stoccaggio delle stesse dovranno essere usati bacini di decantazione a tenuta stagna, prima dell'allontanamento finale;
4. 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 - opera con l'obiettivo di confrontarli con il corso - opera; in questo caso vanno scelti punti in corrispondenza di residenze o siti sensibili (scuole, ospedali) 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 costruendo strada;
  - 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. Le barriere acustiche dovranno essere dotate di opportune opere a verde di mascheramento delle strutture ed inoltre al fine di mitigare ulteriormente l'impatto visivo, in fase esecutiva dovrà essere prevista, in zone di particolare impatto e di rilevante valenza paesaggistica, la realizzazione di barriere con strutture in legno o con strutture atte ad ospitare essenze arbustive”;

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/19896/2004 del 7 giugno 2004, pervenuto in data 14 giugno 2004, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

“Con apposita istanza del 21/07/2003 prot. n. 4947/DCA/MPA/mpa, acquisita agli atti il 12/08/2003 prot. n. ST/407/27960, la Società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., richiedeva la pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto di “Nuova autostazione di Montecchio Maggiore e collegamenti con la viabilità ordinaria. ”

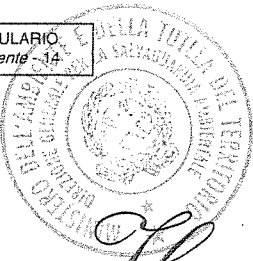
Con successiva nota del 4/08/2003 prot. n. 5571/DCA/MPA/mpa , acquisita agli atti il 13/08/2003 prot. n. ST/407/28159 la stessa società ha inviato una integrazione della documentazione progettuale già consegnata.

A seguito della nota n. ST/407/28452 del 20/08/2003 inviata da questa Direzione Generale alle Soprintendenze competenti per territorio, nella quale si chiedeva il parere di competenza, la **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Verona-Vicenza-Rovigo**, con nota n. 12976 del 27/08/2003 ha comunicato: "(...) l'intero progetto non interferisce con beni monumentali tutelati con il Titolo I mentre viene interessato solo il corso d'acqua Bretella soggetto alle disposizioni di cui all'art. 146 lett. c del Titolo II del D. Leg.vo n. 490/99, che comunque si trova inserito in un contesto già urbanizzato di tipo industriale. Per quanto sopra, considerate le particolari condizioni del territorio urbanizzato in cui si inserisce l'opera, si propone il parere favorevole sulla richiesta di pronuncia in questione, condizionato alla corretta esecuzione delle opere di mitigazione dell'impatto visivo dell'opera descritta negli elaborati di progetto. In particolare si segnala la necessità di un mascheramento con alberature del settore di svincolo che interessa più direttamente la corte rurale di S. Giacomo e della scarpata sul tratto di autostrada che viene traslato, nonché una più accurata progettazione delle aree del parcheggio di servizio che dovrebbero essere ridotte nelle parti asfaltate da riservare solo alle corsie di marcia e integrate da congrue alberature sia in corrispondenza delle zone di sosta sia lungo il perimetro esterno".

Successivamente, con nota n. 13021 del 12/09/2003, la **Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto** ha riferito: "(...). I lavori in progetto non interferiscono con aree archeologiche vincolate ex D. L.vo 490/99; interferiscono invece, nel Comune di Montecchio Maggiore, con una zona di interesse archeologico (Alte Ceccato-San Giacomo) assoggettata a vincolo dal P.R.G. del Comune in questione per l'affioramento di materiali pertinenti presumibilmente ad un sito di necropoli di età romana, e marginalmente con una seconda zona prossima alla prima, sottoposta allo stesso dispositivo di tutela. Va comunque precisato che tutti i lavori in progetto si sviluppano in un'area interessata, in età romana, da un sistema insediativo di tipo rustico sparso, caratterizzato dalla frequente presenza – attestata da indagini archeologiche recenti e da affioramenti di materiali a profondità molto estesa – di resti di strutture abitative più o meno estese, con numerosi nuclei di necropoli. Tale sistema era strutturato in rapporto all'antico asse stradale della via Postumia, che correva certamente nel corridoio di pianura tra i monti Lessini e i colli Berici – dove sono ubicati i lavori in progetto – senza che però vi sia per ora la possibilità di una puntuale localizzazione del tracciato. Accertata è anche l'esistenza di nuclei di necropoli di età longobarda, mentre solo recente è l'acquisizione di dati certi su presenze nel territorio di pianura in questione anche di strutture insediative di età protostorica.

AR





# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

*Data la situazione di alto rischio archeologico questa Soprintendenza ritiene necessario che, preventivamente all'apertura del cantiere, venga effettuata in tutta l'area interessata dai lavori in progetto un'accurata ricognizione di superficie da parte di operatori archeologici esterni a questa Amministrazione. A seguito dei risultati di tale operazione potranno essere richiesti da questo Ufficio - sempre preventivamente all'inizio dei lavori - sondaggi di accertamento in siti segnalati, ed eventuali scavi archeologici di preesistenze antiche eventualmente individuate. Ancora preventivamente all'inizio dei lavori nelle due zone di interesse archeologico vincolate nel P.R.G. del comune di Montecchio Maggiore dovrà essere effettuata un'indagine archeologica in estensione per la parte interferente con le opere in progetto.*

*Nell'ambito della successiva apertura dei cantieri per le opere in progetto tutti gli interventi che comportano operazioni di scavo dovranno essere effettuati con assistenza archeologica, con previsione di indagine archeologica specifica delle strutture antiche eventualmente individuate.*

*Tutte le operazioni di verifica preventiva e di eventuale scavo archeologico saranno effettuate da operatori archeologici esterni a questa Amministrazione, di provata esperienza, con onere non a carico di questa Soprintendenza, che si riserva la direzione scientifica degli interventi archeologici, nonché, per quanto di competenza, tutte le disposizioni di tutela ritenute necessarie".*

*A seguito delle richieste formulate durante la riunione tecnica, svoltasi presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio il 09/10/2003, sono stati trasmessi dalla Società **Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.**, in data 06/11/2003 con nota n. 8205/DCA/MPA/mpa, acquisita agli atti il 17/11/2003 con prot. n. ST/407/37885, copie della presentazione informatica del progetto e degli elaborati grafici relativi a soluzioni progettuali precedentemente studiate per il nodo "nuovo casello di Montecchio Maggiore".*

*Con nota del 19/11/2003 prot. n. 16881, acquisita agli atti il 28/11/2003 con prot. n. ST/407/39421 la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Verona-Vicenza-Rovigo ha comunicato: " (...) si conferma il parere favorevole già espresso (...) e si precisa che in relazione alla struttura prevista per la barriera del casello indicata nelle sole simulazioni grafiche del C.D. devono essere verificati gli impatti sul contesto reale, con la prescrizione aggiuntiva di ridurre l'altezza della barriera".*

*Ulteriore richiesta di approfondimenti e integrazioni veniva formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione per la VIA - con nota prot. n. 14357/VIA/2003 del 10/12/2003.*

*Con note prot. n. 1591/ArCA/MPA/mpa del 27/02/2004 e prot. n. 2800/ArCA/MPA/mpa del 22/04/2004, acquisite agli atti di questa Direzione Generale rispettivamente il 04/05/2004 con prot. n. ST/407/16012 e il 12/05/2004 con prot. n. ST/407/17042, la società ANAS S.p.A. trasmetteva le integrazioni richieste.*

Successivamente, con nota prot. n. 6148 del 14/05/2004, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Verona-Vicenza-Rovigo, ha riferito: "(...) vista la nuova documentazione pervenuta in data 05/05/2004 e relativa alla integrazione della relazione sulle interferenze con il S.I.C. dei Colli Berici, questa Soprintendenza riconferma le prescrizioni già espresse (...). Si evidenzia con l'occasione che la necessità di mascheramento con alberature dello svincolo e del tratto di autostrada che viene leggermente traslato già indicate, sono in linea con la protezione visiva delle opere in progetto nei riguardi del versante dei Colli Berici interessato.

In tal senso si suggerisce di prescrivere un aumento delle stesse alberature finalizzato alla ulteriore protezione del sito anche dagli effetti del rumore".

La Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, a seguito della documentazione integrativa inviata dalla società ANAS S.p.A., con nota n. 6448 del 19/05/2004 ha comunicato: "(...). Non riguardando tale documentazione la situazione archeologica dell'area interessata dall'intervento in progetto, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, conferma quanto già comunicato con nota prot. 13021 del 12/09/2004."

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità con quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Verona-Vicenza-Rovigo e dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, esprime parere favorevole alla predetta richiesta della Società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione delle opere descritte in oggetto, con la scrupolosa osservanza delle prescrizioni sopra specificate poste dalle Soprintendenze competenti".

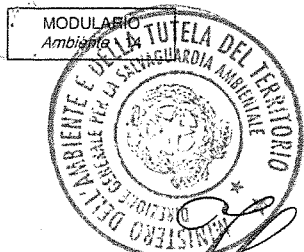
preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano. e di cui si è tenuto conto nel corso dell'istruttoria tecnica svolta dalla Commissione VIA;

**Italia Nostra Onlus Sezione Medio e Basso Vicentino – Vò di Brendola (VI):**

- si ritengono inattendibili i dati emersi dalle stime degli impatti relativi alle polveri sottili;
- si chiede che venga tutelato con particolare attenzione il paese di Brendola situato in una conca collinare che raccoglie il carico inquinante dovuto alle valli fortemente industrializzate del Chiampo e dell'Agno;
- si richiede lo stralcio della bretella Centro Intermodale di Scambio-Pedocchio in quanto determinerebbe un aumento del traffico veicolare che andrebbe ad aggravare la situazione già poco sostenibile della frazione di Pedocchio.

**Sig.ri Ermando, Vittorio e Albino Giacomazzi – Brendola (VI):**

- il progetto prevede la realizzazione, a ridosso delle abitazioni di proprietà, di una rotatoria la cui presenza determinerà l'incremento dell'inquinamento acustico ed atmosferico. Si sottolinea



# *Al Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio*

come la rotatoria in questione, vista l'assenza di altri manufatti, sarebbe potuta essere progettata ad una maggiore distanza dalle proprietà degli scriventi;

- è prevista la realizzazione di una bretella di collegamento tra il nuovo casello autostradale e l'ex S.S. 500, ora provinciale. La realizzazione di tale manufatto provocherà la decurtazione della superficie coltivabile (vigneto a denominazione di origine controllata, mais, frumento).

## **Comitato Spontaneo di Pedocchio – Brendola (VI):**

- la realizzazione della rotatoria sulla quale si innesterà la bretella di collegamento tra il nuovo casello autostradale e la ex S.S. 500 a ridosso dell'abitato determinerà l'aumento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- la valutazione degli impatti da parte del proponente si è limitata alla porzione di territorio sulla quale verranno realizzati gli interventi senza aver analizzato l'interazione del progetto con altre opere previste nell'area circostante (Centro Intermodale Merci di Montebello, Linea Alta Capacità, S.S. 246 Variante di Montecchio Maggiore, nuova Zona Industriale nel comune di Brendola);
- le somme destinate agli interventi di mitigazione ambientale appaiono insufficienti;
- la campagna di raccolta dei dati per la stima dell'inquinamento atmosferico è stata condotta per un periodo di tempo troppo breve per condurre a risultati attendibili e significativi;
- non è stata effettuata una campagna di analisi delle emissioni in atmosfera relativamente alla frazione di Pedocchio;
- la valutazione della compatibilità dell'opera non può essere eseguita prendendo come riferimento i livelli di attenzione e di allarme;
- manca una stima dei carichi inquinanti totali ad affiancare i dati sulle concentrazioni;
- non si ritengono sufficienti né rappresentativi i tre prelievi eseguiti per la valutazione dell'inquinamento idrico;
- il nuovo casello sarà localizzato in un'area interessata da problemi di deflusso idrico per tale ragione è stata prospettata la costruzione di un canale scolmatore di piena con una portata di circa 37 mc/s che sarà pronto solo alcuni anni dopo la realizzazione del nuovo casello. La soluzione provvisoria proposta non appare sufficiente a scongiurare il rischio di allagamento nel caso di piogge copiose;
- non viene preso in considerazione il pericolo di inquinamento delle risorgive di valle localizzate nei pressi di Pedocchio;
- le caratteristiche delle componenti paesaggistiche non sono state adeguatamente approfondite;
- non è stato fatto alcun riferimento all'area di interesse archeologico sulla quale insisterà la rotatoria.

## **Sig. Lino Tamion – Brendola (VI):**

- la nuova autostazione si inserirà in un territorio prevalentemente agricolo danneggiandone la qualità dei prodotti;
- chiede la sostituzione delle previste scarpate a verde con strutture a trave-pilastro e terre armate almeno nei punti più critici (attraversamento della ferrovia) in modo da assicurare una vista più permeabile, una riduzione dell'utilizzo di materiale da riporto e maggiore arieggiamento delle zone sottostanti al cavalcavia.

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

### **E S P R I M E**

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla realizzazione della nuova autostazione di Montecchio Maggiore e collegamenti alla viabilità ordinaria da realizzarsi nei Comuni di Montecchio Maggiore, Brendola e Montebello Vicentino (VI) presentata dalla Società Autostrada S.p.A. Brescia Verona Vicenza Padova **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) in sede di progettazione esecutiva dovrà essere verificata la possibilità di un eventuale spostamento della bretella di raccordo dalla rotatoria di Brendola verso il sottopasso dell'A4 in modo da allontanare la viabilità dalle case poste in prossimità della rotatoria stessa;
- b) relativamente alla componente atmosfera si richiede, sia in corso d'opera che durante la fase di esercizio, l'installazione a cura del Proponente, in accordo con ARPAV competente, di almeno tre stazioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria che effettuino misurazioni in continuo ed in automatico almeno dei seguenti inquinanti: NOx (NO e NO2), CO, PM10, idrocarburi metanici e non metanici. Le suddette stazioni dovranno entrare in funzione prima dell'inizio delle opere, allo scopo di consentire il confronto tra la situazione precedente e quella successiva all'entrata in esercizio e dovranno essere mantenute operative per un periodo fissato di intesa con le Autorità competenti durante l'esercizio, con tutti i relativi oneri di funzionamento a carico del Proponente. I dati dovranno essere comunicati e messi a disposizione delle Autorità regionali competenti. Fermi restando gli accordi con le suddette Autorità competenti in merito alla localizzazione, gestione ed adeguamento delle stazioni della rete di monitoraggio, esse saranno preferibilmente installate presso i recettori sensibili e in corrispondenza dei punti di massima ricaduta. Almeno una delle stazioni dovrà essere attrezzata anche per il rilevamento dei dati meteorologici. Inoltre il progetto esecutivo e le opere dovranno essere realizzate secondo quanto indicato nella Scheda Tecnica N.ST-001 del Decreto del 01/04/2004 del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio relativamente a: pavimentazioni stradali (drenanti e non), barriere di spartitraffico e rivestimenti di barriere acustiche;
- c) relativamente alla componente rumore si richiede, sia in corso d'opera che in esercizio, sempre in accordo con l'ARPAV, un monitoraggio accurato al fine di integrare eventualmente con soluzioni architettoniche di miglioramento con aggetti e pendini, le barriere previste e, ove necessario, intervenire sui ricettori per ottenere il rispetto dei limiti normativi fissati dal Decreto Attuativo sul rumore di origine stradale approvato il 19/03/2004 dal Consiglio dei Ministri, sia con l'eventuale apposizione di opportune finestrate sia con l'eventuale creazione di barriere arboree ed arbustive lungo i perimetri dei lotti di pertinenza. Inoltre il progetto esecutivo e le opere dovranno essere realizzate, se necessarie, secondo quanto indicato nella Scheda Tecnica N.ST-004 del Decreto del 01/04/2004 del MATT relativamente a: finestre ventilate antirumore;



# Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- d) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Veneto e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;
- e) la prescrizione di cui al punto a) sarà sottoposta a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del Ministero per i beni e le attività culturali;

## DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Autostrada S.p.A. Brescia Verona Vicenza Padova, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alla Regione Veneto, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li

11 OTT. 2004

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



**DIREZIONE GENERALE  
PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

La presente copia fotostatica composta di  
n°..... fogli è conforme al suo originale.  
Roma, li 11/10/2004

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.