



*Il Ministro dell' Ambiente*

**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";

**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 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTO** il precedente parere interlocutorio negativo del 5 dicembre 1997;

**VISTA** la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto della variante della S.S. 246 di Montecchio Maggiore da realizzarsi nei Comuni di Montecchio Maggiore e Trissino (VI), presentata dall'ANAS, Compartimento del Veneto, con sede in Mestre Via Millosevich, in data 1 dicembre 1998;

**VISTA** la nota n. 2795 della Regione Veneto del 1 marzo 1999, pervenuta il 2 marzo 1999, con cui si esprime un parere favorevole;

**VISTA** la nota n. 5850 del Ministero per i beni e le attività culturali del 11 marzo 1999, pervenuta in data 12 marzo 1999, e la successiva nota n. 11722 del 12 maggio 1999, pervenuta il 13 maggio 1999, con cui si esprime parere favorevole;

**VISTO** il parere n. 288 formulato in data 28 gennaio 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- un primo stralcio funzionale di Variante alla Strada Statale n. 246 "di Recoaro" che, in provincia di Vicenza, dalla pianura risale con direzione nord l'intera vallata del Fiume Agno;
- lo stralcio funzionale interessa il tratto pianeggiante più a valle e meridionale della suddetta Strada Statale e si colloca nei Comuni di Montecchio Maggiore e, per minor parte, a Trissino, esso si sviluppa per circa 8 km, dalla statale S.S. n. 11. "Padana Superiore", a sud dell'abitato di Montecchio, alla rotonda sull'attuale S.S. 246 collocata al margine sud dell'abitato di Trissino. L'opera, nello stralcio funzionale in valutazione, presenta caratteristiche superstradali rispondenti al

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - 3

*Handwritten signatures and initials*

Tipo C.N.R. III, ovvero a due carreggiate e quattro corsie di marcia con banchine esterne e spartitraffico centrale.

La tipologia costruttiva prevalente è di trincea profonda nel tratto meridionale e in rilevato nella parte più a nord;

- le motivazioni del progetto sono di due ordini:

- urbanistico/ambientali: "alleggerire le attuali condizioni di carico dell'attuale statale 246, in un'area densamente urbanizzata", in particolare nel tratto di attraversamento dell'abitato di Montecchio Maggiore, ove "tali condizioni hanno determinato una marcata situazione di degrado ambientale";
- trasportistiche: "eliminazione dei condizionamenti della viabilità conseguenti all'attraversamento dell'abitato di Montecchio Maggiore";

**osservato che:**

- "il progetto è parte di un più generale programma di ammodernamento della S.S. n. 246 e costituisce un lotto pienamente funzionale di essa, rientrando nel complessivo disegno di risistemazione di tale asse stradale, inserito nell'itinerario pedemontano veneto";
  - tale "itinerario pedemontano veneto" risulta previsto, con caratteristiche superstradali, nei diversi piani e programmi della Regione Veneto;
  - il caposaldo ovest di tale itinerario pedemontano risulta attestato proprio sulla SS. 246, circa 6 km a monte dell'estremo nord della Variante di Montecchio;
  - la Variante di Montecchio viene quindi a fare parte integrante ed anzi costitutiva di tale itinerario, costituendone la conclusione occidentale con cui viene raggiunta l'Autostrada A4 Vicenza-Verona;
  - sono state considerate nello studio d'impatto ambientale le seguenti alternative: "il mantenimento delle esistenti condizioni di traffico lungo l'attuale tratto della SS 246", che "determina rilevanti problemi di funzionalità, oltre a costi ambientali notevoli";
  - alternative puntuali all'assetto di progetto vengono accennate per il raccordo con la SS 11 (due possibili geometrie dell'ipotizzato svincolo a livelli sfalsati, con o senza prosecuzione verso l'attuale casello autostradale, in progressivo ampliamento dell'immissione diretta a raso inserita nel progetto) e per alcuni raccordi con la viabilità locale esistente, dei quali vengono indicate alcune leggere modifiche rispetto al progetto "per migliorarne la funzionalità";
  - "un'ulteriore ipotesi di variazione dell'assetto attuale del progetto riguarda la possibilità di limitare la profondità della trincea iniziale .... e a ridurre l'incidenza del rilevato nel tratto terminale, al fine di consentire un migliore inserimento nel paesaggio"; ciò consiste nella riduzione di circa 1-1,5 m di profondità della trincea, modificando la geometria dei sottopassi e riducendone il numero, mentre la riduzione del rilevato lo porta a "mantenersi quasi sempre sull'ordine dei 3 m sul piano campagna, quota di sicurezza per il superamento del torrente Poscola e che limita l'impatto visivo sul nucleo di Ghisa;
  - viene infine proposta la soppressione di alcune riconessioni a ponte della viabilità ordinaria intersecata dalla variante e non interconnessa (4 su 5 complessivamente previste dal progetto), e la trasformazione di un'altra connessione da ponte a sottopasso.
- Così, oltre alle 5 strade trasversali integrate con la Variante presso i previsti nodi, le altre strade comunali o vicinali che vengono rispettate nella loro continuità si ridurrebbero da 10 a 6 (2 su ponte e 4 in sottopasso), mentre complessivamente le strade troncate, interrotte o soppresse passerebbero da 10 a 14;
- il traffico previsto lungo il tratto di nuova statale 246, oggetto del presente progetto, ammonta esattamente al 70 % del traffico dell'attuale statale, sia nel complesso (TGM previsto di 18.738 veicoli) che per ciascuna classe tipologica. La stessa quota di cattura viene mantenuta nel tempo anche in presenza del previsto (modesto) incremento di traffico;



# Il Ministro dell'Ambiente

- l'assetto morfologico del territorio è fortemente caratterizzato dalla presenza dei sistemi collinari dei Colli Berici a sud e della fascia pedemontana ad Est e a Ovest, fra i quali, in una pronunciata intrusione, si inserisce la vallata interessata dall'opera, vallata che, nel tratto e nella fascia interessata dallo stralcio funzionale in oggetto, si mantiene in regolare e assai modesta pendenza, praticamente per nulla accidentata;
- il quadro idrogeologico risulta caratterizzato da alluvioni sciolte di origine fluviale con depositi sciolti di natura calcarea, con una significativa frazione sabbiosa o sabbiosa-limosa, talora ricoperti da terreno eluviale per spessore da 1,5 m, associati a livelli dell'acquifero piuttosto profondi rispetto al piano campagna nelle sezioni geologiche documentate a non meno di 15 m. L'opera si inserisce nel fondovalle regolarmente pianeggiante;
- per quanto riguarda la vegetazione e la fauna, l'area è caratterizzata da terreni a coltura agraria ed estrema semplificazione del corredo vegetazionale, con qualche presenza di mammiferi terricoli. Più interessanti appaiono le aree abbandonate dall'uso agricolo, coincidenti con terreni marginali e con la fascia umida del terreno Poscola. In tal caso si riscontrano fasce arbustive e filari e siepi in corrispondenza di elementi lineari (scarpate e linee di deflusso), ove si instaurano catene alimentari che culminano in piccoli rapaci o mustelidi;
- il paesaggio antropico inquadrato nel duplice sistema collinare appare contrassegnato ad oriente da rilevanti siti fortificati che si collocano al limite inferiore del percorso di crinale che si conclude con il centro storico di Montecchio.

A segnalare la presenza di un rischio storico di esondazione, i nuclei insediativi consolidati sono collocati sempre a ridosso dei rilievi;

## considerato che:

- la previsione degli impatti da inquinamento acustico è stata effettuata con un'unica modalità parametrica per tutto il tracciato tramite stime dell'emissione da traffico medio previsto (in funzione dell'entità e della tipologia dello stesso, secondo l'esperienza di formule standard applicate e calibrate per il Piano Generale del Traffico di Padova) e dell'attenuazione del rumore da distanza (in condizione semplice di propagazione rettilinea in assenza di ostacoli).

Tali previsioni hanno riguardato sia la rete attuale che la rete di progetto (con l'opera).

Nelle conclusioni dello studio, con riferimento ai limiti massimi di inquinamento acustico stabiliti dal D.P.C.M. del marzo 1991, a fronte di un decisivo miglioramento acustico delle condizioni dell'attuale rete (e delle zone insediative su di essa appoggiate), si afferma che lungo la Variante "siano necessarie misure specifiche di protezione dal rumore limitatamente all'edificato che rientra in una fascia piuttosto ristretta rispetto all'asse stradale, [che] potrà essere ulteriormente limitata lungo il tratto che presenta tipologia costruttiva di trincea profonda".

Sulla base di tale stima e delle destinazioni d'uso degli edifici, è fornita una schematica indicazione cartografica delle "aree che richiederanno la predisposizione di barriere acustiche per garantire la riduzione degli effetti d'inquinamento prodotti dalla nuova infrastruttura".

Lo sviluppo lineare totale approssimativo di tali ipotetiche barriere acustiche è di 3.730 m, di cui 2.520 m nei primi 4,9 km;

- relativamente all'inquinamento atmosferico, viene effettuata una stima delle concentrazioni derivanti da emissioni da traffico considerando "una massa d'aria direttamente interessata dalle sostanze inquinanti, alta fino a 20 metri dal piano stradale e di larghezza pari a 20 metri per ciascun lato della strada";
- per quanto riguarda i "Livelli di emissioni in atmosfera previsti" sono riportate le stime della concentrazione di alcuni inquinanti (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, NMHC) effettuate per la fascia dell'attuale S.S. 246 nel 1991, e di quelle previsto per la fascia della variante in oggetto.

CS MMW  
AR

In considerazione delle prevista "sostanziale trasformazione delle caratteristiche dei veicoli ... a medio termine -5 anni-", della maggior fluidità e delle migliori condizioni microclimatiche del nuovo tracciato rispetto all'attuale, la previsione delle corrispondenti concentrazioni da emissioni di una stessa quantità di traffico lungo la Variante è parametricamente ridotta, relativamente agli idrocarburi metanici e non metanici, di cinque volte, "rientrando pertanto ampiamente nei limiti del DPCM 28/3/83"; previsione di riduzione al di sotto dei limiti di normativa viene effettuata anche relativamente alla concentrazione gli altri inquinanti, per le migliori condizioni di ventilazione ed il prevedibile miglioramento tecnologico dei veicoli.

I dati relativi alle emissioni acustiche come atmosferiche "rientrano tra i valori da sottoporre a monitoraggio una volta realizzata la nuova infrastruttura";

**valutato che:**

- dalle risultanze istruttorie, relative alle caratteristiche quali-quantitative del traffico nel centro abitato di Montecchio ed alle conseguenti condizioni di inquinamento acustico ed atmosferico, la realizzazione di una Variante alla Strada Statale n. 246 trova piena ed effettiva giustificazione ed efficacia di deviazione del traffico fuori dell'itinerario storico, quanto meno per il tratto corrispondente al centro abitato di Montecchio (ovvero circa per i primi 5 km circa del progetto originario proposto);
- minore necessità è stata rilevata per il secondo tratto più a nord (gli ultimi 3 km circa dello stesso originario progetto), caratterizzato da carichi di traffico decisamente inferiori ed attualmente non critici, da un contesto insediativo comunque assai meno sensibile agli impatti da traffico, da una conformazione territoriale che offre anche diverse opzioni progettuali (di potenziamento in sede come di tracciato in nuova sede).

Tali considerazioni di ordine trasportistico ed urbanistico risultano peraltro dalle Amministrazioni interessate condivise che hanno concordato sulla non urgenza, quanto meno attuale, di realizzare tale secondo tratto;

- peraltro, alla completezza funzionale della variante in oggetto risulta mancare il tratto di raccordo alla Autostrada A4. Quest'ultimo breve tratto infatti risulta strategico per alleggerire dal traffico anche la parte più meridionale dell'abitato di Montecchio e la frazione di Alte Ceccato. Il progetto risulta di competenza della Società Autostradale, e quindi dovrà essere sottoposto a valutazione con distinta procedura.

Ciò non di meno, è stata opportunamente verificata la compatibilità del progetto di Variante alla Strada Statale n. 246, in oggetto:

- sia con l'ipotesi progettuale di raccordo all'autostrada finora considerata dal competente proponente (con rifacimento del casello autostradale nel suo attuale sito);
- sia con altra innovativa ipotesi progettuale di localizzazione del casello e del relativo raccordo, individuata e verificata dal proponente della variante in oggetto;
- il disegno di direttrice assai più esteso, che proprio in corrispondenza del tratto di Montecchio risale la Valle dell'Agno per poi piegare verso est ed attraversare con andamento est-ovest tutta la parte centrale dell'alta pianura veneta fino alla direttrice dell'Alemagna Venezia-Belluno-Cadore, e nel quale trova più vasto significato e funzione la stessa variante di Montecchio, risulta, quanto meno per grandi linee territoriali, altrettanto condivisibile ed adeguato sia per le caratteristiche funzionali che per il dimensionamento sin dall'inizio ipotizzati, ovvero quale superstrada al più a quattro corsie al servizio sia del traffico complessivo locale come di lunga percorrenza;

11/11  
L.B. AR



# Il Ministro dell' Ambiente

- viceversa la recente ipotesi di conversione in autostrada chiusa dalla direttrice 'Pedemontana', proposta ed elaborata dalla Regione, in aggiunta a quest'ultima, non risulta congruente nè con la domanda nè con le potenzialità di assetto di rete, precedentemente già individuato.

La separazione dei diversi tipi di traffico in infrastrutture diverse e con diverso tracciato, comporterebbe infatti un sovradimensionamento di capacità lungo diversi tratti della stessa direttrice del tutto sproporzionato rispetto alla domanda complessiva anche prospettica e una non giustificata duplicazione di impatti territoriali ed ambientali e di consumo di suolo, oltre che di oneri finanziari.

Le verifiche effettuate sia di ordine funzionale che di ordine territoriale sulle implicazioni di tale duplicazione infrastrutturale nel tratto della Variante di Montecchio, hanno pienamente confermato, anche nella specifica situazione locale, tale giudizio;

- tale nuova soluzione presenta l'esplicita caratteristica di consentire, integralmente all'interno del corridoio di ingombro lordo occupato sin dalla prima fase attuativa, la possibilità futura di ampliare a sei corsie la sezione stradale della variante in oggetto mantenendone le originarie caratteristiche superstradali e di servizio anche locale (con frequenti scambi con la rete di viabilità ordinaria) previste nel progetto originario, eventualmente in forma concessionale di autostrada aperta; ciò risulta coerente anche con le ultime innovazioni programmatiche sancite con legge dal Parlamento proprio per questa autostrada, che prescrivono il riuso dei tracciati e/o dei corridoi, il massimo servizio al territorio, la possibilità di regime di gestione 'aperto', i minimi impatti ambientali.

Questa soluzione appare, allo stato, preferibile, dati i contenuti livelli di traffico complessivo (di attraversamento e locale), il prevedibile minor costo di realizzazione, la maggior funzionalità d'uso, i maggiori vantaggi e i minori impatti ambientali, in corrispondenza con le più recenti determinazioni indicazioni programmatiche e legislative espresse per tale nuova autostrada.

In eventuale alternativa di riserva, la soluzione progettuale ultimativamente definita consente comunque, in futuro, di integrare in stretta adiacenza alla variante in oggetto, trasformata in sede autostradale chiusa, due ulteriori carreggiate laterali monodirezionali, inseribili totalmente all'interno del corridoio ad essa destinato con la ristrutturazione delle scarpate, carreggiate che potranno sostituire le originarie carreggiate superstradali aperte nelle funzioni di servizio locale e quindi in tutte le relazioni con la viabilità locale definite nel presente progetto, da realizzarsi in prima fase.

Tali diverse opzioni di evoluzione progettuale per fasi progressive, rese entrambe possibili grazie alla soluzione tecnica di allargamento della trincea lorda e delle campate dei manufatti a ponte di riconnessione della viabilità trasversale intersecata, potranno entrambe concretizzarsi senza modificare alcunchè delle opere d'arte principali, delle rampe e dei nodi di accesso/egresso, e senza aumento della fascia di occupazione ed esproprio;

- in relazione alla situazione di congestione di traffico e conseguentemente di elevato inquinamento atmosferico ed acustico nel centro di Montecchio, e per le suddette caratteristiche prestazionali di opera in grado di drenare quanto più possibile dei diversi tipi di traffico, l'opera in oggetto presenta un bilancio ambientale significativamente positivo in ordine agli aspetti atmosferici ed acustici, in quanto consente una radicale riqualificazione ambientale ed in prospettiva urbanistica del centro abitato di Montecchio.

Un'attenta definizione delle opere di mitigazione acustica in occasione del progetto esecutivo, a seguito di un'altrettanto attenta caratterizzazione dell'attuale condizione acustica e di una simulazione predittiva, potrà garantire un contenuto livello di impatto anche della nuova strada, peraltro già naturalmente assai meno impattante della storica, dato il corridoio ad assai minore densità insediativa in cui si colloca e la tipologia a trincea adottata;

MAN  
G.B. AR

- si prevedono una serie di interventi a verde quali: siepi, filari arborei in testa scarpa, impiego di gradonate e palificate vive sulle scarpate, piantagione di arbusti, idrosemine.

Si valuta positivamente le proposte, con l'eccezione degli interventi con filari arborei che esaltano eccessivamente tale elemento di architettura del paesaggio mentre non assolvono a funzioni ecologiche rimarchevoli.

In alternativa si propone l'impiego del "siepone" ad arbusti ed alti arbusti autoctoni maggiormente coerente con il carattere di "corridoio biologico" delle morfologie progettate.

Per quanto riguarda i cantieri e i movimenti terra, preso atto che lo studio di impatto ambientale prevede che:

- le aree di cantiere siano collocate in ex cave di pianura a fossa con profondità media-10 m;

- la destinazione a fine cantieri di tali aree siano di stoccaggio temporaneo dei notevoli esuberanti di inerte ghiaioso, destinabili alle opere in rilevato degli eventuali lotti successivi della strada o comunque al mercato locale;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**CONSIDERATA** la nota della Regione Veneto del 1 marzo 1999, pervenuta il 2 marzo 1999, in cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *per quanto riguarda la realizzazione per fasi dell'opera, l'ipotesi a sei corsie rimane subordinata alle determinazioni che verranno assunte in merito alla progettazione definitiva dell'A.P.V.; in prima fase si ritiene di condividere l'ipotesi progettuale a quattro corsie fino allo svincolo della SP per Arzignano, ritenendo invece necessario un approfondimento, in termini di rapporto costi e benefici e di sicurezza per la circolazione, per la parte più a nord, anche in relazione ai flussi di traffico previsti e che dovranno essere verificati in sede di progettazione esecutiva;*
- *per quanto riguarda lo svincolo terminale nord in località Canova si ritiene opportuno che in sede di progettazione esecutiva ne venga definita in maniera più puntuale la geometria, nel rispetto delle norme CNR 78/80, privilegiando comunque una soluzione con rotatoria a raso dotata di zone di interscambio adeguate ai flussi previsti;*
- *per quanto riguarda lo svincolo terminale sud sulla S.S. 11, esso appare, nella sua conformazione definitiva, correttamente dimensionato in relazione al previsto raccordo con l'autostrada A/4 ; per quest'ultimo raccordo, peraltro, in ipotesi di utilizzo autostradale dell'arteria, dovranno essere verificate le geometrie dei cappi prevedendo adeguati raggi di curvatura. Appare comunque necessario richiamare la priorità da assegnare alla bretella di collegamento all'attuale casello autostradale di Montecchio Maggiore, al fine di evitare l'appesantimento delle manovre di svolta in corrispondenza dell'intersezione fra la S.S. 11 e la S.S. 246 esistente; la contestuale realizzazione di tale bretella, potrebbe dar luogo ad una parziale compensazione tra sterri e riporti, attesa l'eccedenza di materiale di scavo prevista in progetto. Qualora fosse riscontrata una minor spesa rispetto ai 40 Mld previsti dal Piano Triennale ANAS potrebbe essere verificata la possibilità di estendere l'intervento fino all'attuale casello autostradale;*
- *per quanto riguarda le alternative proposte per la prosecuzione a nord della località Canova, sembra opportuno rinviare ogni determinazione ad una successiva fase , in attesa della definizione del quadro complessivo degli interventi sulla viabilità primaria;*
- *deve essere approfondito il sistema di trattamento delle acque in modo che vengano raccolte le sole acque di prima pioggia e confluite alle vasche di raccolta;*



# *Il Ministro dell' Ambiente*

- *si segnala la necessità che nella progettazione esecutiva vengano previste adeguate barriere antirumore, anche con ricorso di sistemazioni a verde, in prossimità delle zone residenziali e di abitazioni isolate;*
- *in prossimità dello svincolo per Arzignano il progetto prevede una fascia di esproprio che sembra interessare la locale discarica per RSU; in sede di progettazione esecutiva dovranno essere adottati i necessari adeguamenti per evitare ogni interferenza con discarica, prevedendo una eventuale modesta rettifica del tracciato, ovvero la realizzazione di un'opera di contenimento dello scavo (muro verde o terre armate) in luogo del previsto scavo della trincea;*
- *la progettazione esecutiva dovrà essere integrata con un'adeguata progettazione paesaggistica delle fasce di rispetto stradali prossime alla zona di trincea e delle aree ricomprese all'interno delle intersezioni;*

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 11 marzo 1999, pervenuto in data 12 marzo 1999, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle prescrizioni sottoelencate, peraltro già previste nel parere del 15 luglio 1997, espresso dallo stesso Ministero per i beni e le attività culturali

- *preventivamente all'apertura dei cantieri, venga effettuata su tutto il tragitto della variante in progetto, una accurata ricognizione di superficie da parte degli operatori archeologici esterni all'Amministrazione. L'indagine di superficie dovrà essere integrata specialmente nel tratto più meridionale in cui il rischio presunto è maggiore da prospezioni geofisiche (elettriche e/o magnetiche);*
- *per l'inserimento del tratto stradale nel contesto ambientale del torrente "Pascola", venga approfondito lo studio di mitigazione dell'impatto visivo del muro di sostegno, con specifici elaborati grafici che evidenzino interventi di tipo naturalistico;*
- *venga programmata la bonifica ambientale dei siti più degradati con ampie fasce di rimboschimento, riducendo così l'impatto visivo della strada di progetto, illustrato dalle simulazioni fotografiche, e dei contesti degradati da essa attraversati;*
- *potranno essere richiesti, a seguito della valutazione dei risultati delle operazioni preventive, sondaggi di accertamento in aree segnalate ed eventuali scavi archeologici di preesistenze antiche;*
- *l'apertura superficiale del tracciato, così come i tratti di scavo in trincea, dovranno, comunque, essere effettuati con assistenza archeologica, con previsione di indagine di scavo delle strutture antiche eventualmente individuate;*
- *la Soprintendenza Archeologica del Veneto si riserva, infine, la direzione scientifica degli interventi archeologici, nonchè le disposizioni di tutela ritenute necessarie sulla base di eventuali evidenze archeologiche;*

**considerato inoltre che** con nota prot. n. ST/407/11722/'99 del 12 maggio 1999 il Ministero per i beni e le attività culturali ha precisato riguardo alla prescrizione, contenuta nella nota prot. n. ST/407/5850/'99 dell'11 marzo 1999, concernente "la necessaria contestuale esecuzione del tratto di variante comprendente l'innesto al casello autostradale di Montecchio-Maggiore e che gli elaborati pervenuti contengono tale tratto" che a seguito dell'esame della documentazione integrativa trasmessa dall'ANAS, che "la medesima prescrizione, in ordine alla contestualità dell'esecuzione deve intendersi non tassativa";

*GB* *LR*

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

**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;

### ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al progetto della S.S. 246 di Montecchio Maggiore da realizzarsi in Comune di Montecchio Maggiore e Trissino (VI), presentato dall'ANAS Compartimento Veneto a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) Attestamento dell'estremità nord:

il tratto terminale nord d'innesto della Variante in oggetto sull'attuale Strada Statale n. 246 va modificato attestando il Caposaldo di Variante in corrispondenza della curva sulla Strada Statale n. 246, circa 300-400 m a sud dell'ipotizzata Rotatoria di Canova Inferiore, garantendo la massima continuità lineare tra la stessa Variante e l'attuale Strada Statale n. 246 direzione nord; devono essere quindi eliminate la parte estrema del progetto di Variante in oggetto, in prossimità al torrente Poscola e in corrispondenza del sopraccitato nucleo insediativo, e il corrispondente svincolo finale a rotonda.

La soluzione progettuale per tale modifica di attestamento terminale nord dovrà inoltre risultare il più possibile compatibile con l'eventuale futura prosecuzione della Variante verso Trissino/Valdagno.

Di tale eventuale futura prosecuzione dal suddetto punto di attestamento terminale, o da un punto precedente, il progetto di attuale Variante in oggetto dovrà esplicitamente salvaguardare le diverse possibilità di tracciato sia in destra che in sinistra del torrente Poscola in adeguato distanziamento dall'alveo dello stesso;

b) Attestamento dell'estremità sud:

il progetto esecutivo dovrà esplicitamente salvaguardare la compatibilità del sito e delle modalità di attestamento del caposaldo sud della Variante in oggetto (sulla Strada Statale 11) con le diverse possibilità di tracciato di raccordo diretto tra questo e i due possibili siti del ristrutturando svincolo di Montecchio sulla Autostrada A4, individuati nella Tav. I.3 (sito attuale, svincolo rivolto a nord, attuale innesto sulla Strada Statale n. 500) e nella Tav. I.4 (nuovo sito spostato ad ovest, svincolo rivolto a nord o a sud, eventualmente anche con spostamento del nodo con la Strada Statale n. 500 più ad ovest) dell'Integrazione Progettuale del 1/12/1998;

c) Salvaguardia delle prospettive di potenziamento in autostrada:

l'opera in oggetto risulta predisposta ad un eventuale futuro potenziamento della direttrice stradale della Valle dell'Agno, anche di natura autostradale (ipotizzata Autostrada Pedemontana Veneta) quali ne siano il regime e le tecnologie di gestione.

Per non precludere alcuna delle possibili modalità alternative di tale potenziamento, il progetto esecutivo della Variante in oggetto dovrà esplicitamente garantire sia la possibilità di semplice allargamento delle carreggiate senza altre modifiche, sia la possibilità di aggiungere in sede carreggiate laterali monodirezionali (con eventuale ristrutturazione delle sole scarpate della trincea).

VVV  
C.S. AR



# Il Ministro dell' Ambiente

Il progetto esecutivo dovrà inoltre esplicitamente verificare la rispondenza dell'andamento planoaltimetrico della carreggiata di corsa e di quelle di rampa/svincolo della Variante in oggetto agli standard geometrici/funzionali previsti per le autostrade dalla normativa tecnica in vigore;

**d) Eventuale attrezzamento ciclo-pedonale dei manufatti a ponte:**

i manufatti di riconnessione delle viabilità trasversali intersecate dalla Variante in oggetto ed interessate da un apprezzabile traffico ciclistico, o per le quali i Comuni interessati ritengono o riterranno comunque opportuna l'introduzione di attrezzature per la tutela della mobilità ciclabile (Piani o progetti di piste ciclabili o ciclo-pedonali), dovranno presentare una sezione tale da consentire, immediatamente o in futuro, l'introduzione di tale pista; in alternativa, gli spazi laterali previsti per le banchine pedonali, dovranno presentare larghezza e caratteri adeguati ad un uso promiscuo ciclo-pedonale in adeguata sicurezza.

**e) Progetto di cantierizzazione:**

dovrà essere definito un progetto di cantierizzazione, che definisca estensione e sequenza temporale delle occupazioni, itinerari ed evoluzione del trasporto degli inerti, individuazione e prevenzione / mitigazione degli impatti e dei rischi ambientali di cantiere.

Tale progetto dovrà essere concordato con le Amministrazioni locali interessate;

**f) Sistema raccolta acque:**

- dovrà essere realizzato un sistema di raccolta e convogliamento delle acque di dilavamento della piattaforma stradale in vasche di sicurezza di pretrattamento mediante sedimentazione e di captazione temporanea di eventuali fluidi inquinanti prima dell'immissione nella rete idrica;
- dovrà essere verificata l'opportunità di separare le acque di sgrondo della piattaforma da quelle delle scarpate in funzione del dimensionamento efficace delle vasche di sicurezza, che potranno essere realizzate in terrapieno naturale;

- dovrà essere inserito in uscita al sistema un bacino di fitodepurazione che verrà progettato come habitat umido ad efficacia funzionale e naturalistica;

- verranno precisati:

- a) gli interventi manutentori e gestionali relativi allo svuotamento periodico del sedimentato e suo smaltimento;

- b) i sistemi di raccolta ed asporto degli eventuali liquidi inquinanti captati dalla vasca.

**g) Interventi a verde ed ingegneria naturalistica:**

- la progettazione degli interventi a verde dovrà prevedere la rivegetazione delle scarpate ed aree intercluse a lato strada con impiego prevalente di specie arbustive ed alto-arbustive autoctone con disposizione a mosaico ed effetto estetico-naturalistico coerente con la funzione di corridoio biologico della morfologia "a vallone" della struttura lineare. In tal senso la progettazione tenga conto anche delle problematiche di continuità delle reti ecologiche;

- in testa scarpa andrà realizzata una fascia a siepione con funzione di mascheramento e di struttura filtro;

- verrà fatto un impiego limitato delle specie arboree adottando la soluzione a filare solo nei casi di raccordo con elementi di paesaggio preesistenti o circostanti;

- dato lo sviluppo delle scarpate vengano adottati interventi stabilizzanti quali viminate semi-interrate e gradonate vive di salici a disposizione obliqua o a spina di pesce con eventuale abbinamento a fascinate vive drenanti con funzione di rallentamento e convogliamento delle acque di ruscellamento;

- quale struttura di consolidamento localizzato venga adottata la tecnica della palificata viva.

- nel caso di impiego di terre rinforzate verdi, esse dovranno presentare le seguenti caratteristiche:

- impiego di stuoie frontali permeabili alla radicazione delle piante;

GS  
AR

- strato di terreno vegetale sul fronte esterno a contatto con la stuoia;
- inserimento di specie arbustive radicate autoctone;
- impiego di idrosemine a spessore;
- inserimento di ramaglie vive di salici in profondità (2-4 m di lunghezza) durante la costruzione e non a posteriori;
- per il terreno vegetale di scotico in esubero verrà previsto lo stoccaggio temporaneo con modalità che ne garantiscano l'integrità fisica e biologica (cumuli non più alti di 2-3 m, semine di protezione per evitare infestazioni ecc.);
- per gli interventi a verde e di Ingegneria Naturalistica si rimanda alle "Linee guida per capitolati speciali per interventi di Ingegneria Naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente Commissione VIA del settembre '97;

Si ritiene che le presenti prescrizioni risolvano ed esauriscano le prescrizioni contenute nel parere del Ministero BB.CC.AA. in ordine alla mitigazione visiva e alla bonifica ambientale.

**h) Interventi di mitigazione acustica e monitoraggi acustici ed atmosferici:**

- la localizzazione e il dimensionamento delle barriere antirumore dovranno essere puntualmente definiti e giustificati sulla base delle nuove condizioni di emissione e propagazione del rumore (simulate con base modellistica sufficientemente articolata e rappresentativa dei flussi di traffico, della tipologia d'opera e della morfologia del luogo) poste in relazione con i reali ricettori acustici, ovvero sia alle loro condizioni acustiche effettive ante-opera sia agli standard acustici della zona-tipo più corrispondente alle condizioni d'uso reale del suolo censite e rilevate ante opera e relative sensibilità;
- in particolare tale approfondimento dovrà prevedere il futuro clima acustico e le eventuali necessità di mitigazione nei siti di insediamenti limitrofi alla strada non interessati dalla proposta di barriere acustiche avanzata nel S.I.A., Tav. QPA T7, approssimativamente così individuabili:
  - progr. km 0+600, lato ovest;
  - progr. km 0+750, lato est;
  - progr. km 2+150, lato ovest;
  - progr. km 3+200, lato est;
  - progr. km 3+600, lato est;
  - progr. km 4+300, lato ovest;
- i limiti da rispettare saranno compatibili con i limiti massimi stabiliti dalle varie normative vigenti o in fase di approvazione definitiva al momento della approvazione del progetto di massima, compreso tra queste l'eventuale Regolamento attuativo della Legge Quadro sull'inquinamento acustico (n. 447/1995) specifico per il rumore generato dal traffico stradale, nonché con gli obiettivi di qualità eventualmente proposti dalle competenti autorità nazionali o locali;
- verranno selezionate tipologie di barriera prediligendo quelle in rilevato compresso verde con impiego di specie arbustive autoctone o di altre tipologie abbinata al verde, adottando pannellature fonoassorbenti o trasparenti solo laddove lo spazio disponibile sia limitato e vi siano problemi di carico;
- prima dell'inizio dei lavori dovrà essere effettuata una adeguata rilevazione del rumore e della qualità dell'aria lungo il previsto tracciato dello Variante in oggetto, così come lungo l'attuale Strada Statale, sulla quale verranno rilevati anche i flussi di traffico.

Le strategie e le modalità di campionamento dovranno essere stabilite in accordo con l'ARPA e il PMP competenti. La rilevazione dovrà comunque comprendere due serie di misure della durata di almeno due settimane ciascuna, una nella stagione calda e una nella stagione fredda.



# Il Ministro dell'Ambiente

Tra gli inquinanti monitorati andranno inclusi il monossido di carbonio, il biossido di azoto, i PM10, il benzene, il piombo, gli I.P.A., gli idrocarburi totali diversi dal metano, l'ozono.

Dovranno essere programmate ed attuate regolari campagne di monitoraggio acustico, atmosferico e dei flussi di traffico durante la fase di esercizio dell'opera, sia lungo il tracciato della Variante in oggetto che lungo l'attuale Strada Statale, con gli stessi criteri e secondo i medesimi parametri di cui sopra, per verificare l'effettiva rispondenza del clima acustico e della qualità dell'aria in atto alle simulazioni predittive effettuate in fase progettuale. Laddove i valori rilevati superassero i limiti massimi o le soglie-obiettivo stabilite, dovranno essere individuati e realizzati adeguati interventi mitigativi di completamento delle barriere acustiche o di regolazione dell'esercizio;

- i) la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di adeguamento progettuale ed ottimizzazione di rinaturazione, di mitigazione atmosferiche ed acustiche sopra indicate verrà svolta sul progetto esecutivo dal Ministero dell'Ambiente;
- l) dovranno altresì essere ottemperate le prescrizioni della Regione Veneto e del Ministero per i beni e le attività culturali ove non ricomprese nelle precedenti;

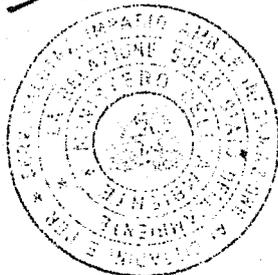
## DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento del Veneto, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER, alla Società Autostradale Brescia-Padova 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 2 AGO. 1999

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

*[Handwritten signature]*



IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

*[Handwritten signature]*

La presente copia fotostatica Composta di N. 6 fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 3.08.1999 *Angelini*

*[Handwritten signature]*