

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica dell'Ambito Ambientale - VIA e VAS
Segretario della Commissione



**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS**

***Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture
e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale.***

Parere n. 818 del 2.12.2011

espresso ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163,

Progetto:	Progetto Preliminare "Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)"
Proponente:	Regione Veneto – Direzione Infrastrutture di Trasporto

[Handwritten signatures and initials]

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA PER L'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE
COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA PER L'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS

Vista la domanda per lo svolgimento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.183 del D.Lgs. n.163/2006 per il progetto "Nuovo Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)" presentata dalla Regione Veneto, Direzione Infrastrutture in data 06/04/2009 con nota acquisita al protocollo della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale (DSA) DSA-2009-09445 del 15/04/2009;

Visto l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n.443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";

Visto il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128 recante "Modifiche e integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale", a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69;

Visto il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" ed in particolare gli articoli n. 182 e n. 183, che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale e stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale;

Visto il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

Visto il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

Visto il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

Visti i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS prot. n. GAB/DEC/194/2008 del 23/06/2008 e prot. n. GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

Visto il "2° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto – per l'integrazione del 7° programma delle infrastrutture strategiche" del 6 novembre 2009 che contempla tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale "Passante di Mestre e opere correlate (circonvallazione orbitale di Padova e opere di adduzione in provincia di Treviso)" e individua tra le opere parzialmente finanziate e da avviare entro il 2013 "Progetto Preliminare "Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera - Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)";

Preso Atto che la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale con nota prot. n. DSA-2009-12740 del 25/05/2009, ha richiesto al Proponente il perfezionamento degli atti presentati ai fini dell'attivazione dell'istruttoria;

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Ufficio di Segreteria

Preso Atto che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del Progetto Preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 10 aprile 2009 sul quotidiano "Il Corriere della Sera" e in data 8 giugno 2009 sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "Il Gazzettino";

Preso Atto che la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot. n. DVA-2011-04607 del 25/02/2011, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS al prot. n. CTVA-2011-0664 del 01/03/2011, ha trasmesso la comunicazione sull'esito delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale per il *Progetto Preliminare "Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera - Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)"*;

Vista la nota prot.n.CTVA-2011-754, del 07/03/2011 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ha assegnato l'istruttoria al Gruppo Istruttore costituito da:

- Prof. Ing. Antonio Grimaldi (Referente),
- Avv. Filippo Bernocchi,
- Prof. Ing. Mario Manassero
- Ing. Giuseppe Fasiol (Rappresentante Regione Veneto).

Vista la richiesta di integrazioni formulata alla Regione Veneto dal Presidente della CTVIA, ai sensi dell'art. 185, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n°163, con nota prot.n. CTVA-2011-1345 del 08/04/2011;

Visto che in data 12/05/2011 con nota prot. n. 228963 la Regione Veneto ha richiesto una proroga di 30 giorni per la consegna della documentazione integrativa, richiesta accolta con nota prot. n. CTVA-2011-1984 del 25/05/2011 dal Presidente della CTVA;

Visto il Decreto Legge 6 luglio 2011, n.98 convertito in legge il 15/07/2011 L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 06/07/2011, n.98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" e in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

Visto il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

Vista la nota prot.n.CTVA-2011-2657, del 26/07/2011 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, a seguito dell'art. 5 comma 2-bis del Decreto Legge 6 luglio 2001, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2001, L. n. 111/2011, ha riassegnato l'istruttoria al Gruppo Istruttore costituito da:

- Prof. Ing. Antonio Grimaldi (Referente),
- Avv. Filippo Bernocchi,
- Arch. Antonio Gatto

Preso Atto che la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot. n. DVA-2011-22713 del 09/09/2011, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) al prot. n. CTVA-2011-3046 del 12/09/2011 ha trasmesso alla Commissione la documentazione integrativa richiesta;

Preso Atto che la nuova pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito della documentazione integrativa per la pubblica consultazione è avvenuta in data 5 agosto 2011 sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "Il Gazzettino";

Vista la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio di Impatto Ambientale e Progetto Preliminare fornito dal Proponente e acquisiti al prot. n DSA-2009-09445 del 15/04/2009;
- Integrazioni fornite dal Proponente, acquisite al prot. n. DVA-2011-19521 del 02/08/2011, con ripubblicazione in data 5 agosto 2011 delle varianti progettuali adottate;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'Am', 'Fasiol', and others.

CONSIDERATO che dette integrazioni, alle quali il Proponente ha dato risposte esaurienti, riguardavano:

	Argomento delle Integrazioni	N°	Tot.
1)	AMBITO PROGRAMMATICO – PROGETTUALE		9
1.1	Aggiornamento del Quadro Progettuale con analisi delle Varianti	6	
1.2	Ridefinizione del tracciato di Riferimento Progettuale alla luce delle richieste emerse e concordate nella fase di concertazione.	1	
1.3	Problematiche tecniche relative alla definizione delle aree di cantiere.	1	
1.4	Ripubblicazione eventuale delle configurazioni progettuali finali.	1	
2)	AMBITO AMBIENTALE		33
2.1	Componente Ambientale : Atmosfera	5	
2.2	Componente Ambientale : Ambiente Idrico	6	
2.3	Componente Ambientale : Paesaggio	4	
2.4	Componente Ambientale : Vegetazione Flora e Fauna	1	
2.5	Componente Ambientale : Ecosistemi	7	
2.6	Componente Ambientale : Salute pubblica	1	
2.7	Componente Ambientale : Rumore e Vibrazioni	3	
2.8	Componente Ambientale : Paesaggio	6	

Esaminata, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal Proponente in relazione agli effetti ambientali;

Espletata l'istruttoria di cui all'art. 184, comma 1, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i., i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria";

Visto e considerato che sono pervenute a questa Amministrazione le seguenti osservazioni espresse dal pubblico;

1. N° 80 Osservazioni trasmesse dalla DSA con i relativi protocolli e date di acquisizione, elencate nella successiva Tabella:

N°	Osservatore	Data	Protocollo/Data DSA
1.	Comune di Campodarsego	17/04/2009	DSA-2009-11962 17/04/2009
2.	Comune di Rubano (PD)	19/05/2009	DSA-2009-13878 19/05/2009
3.	Comuni di Dolo, Mira e Vigonovo	25/05/2009	DSA-2009-14228 25/05/2009
4.	Comune di Saonara	27/05/2009	DSA-2009-14841 27/05/2009
5.	Sig. Adone Doni e Mattia Donadel	04/06/2009	DSA-2009-14908 04/06/2009

N°	Osservatore	Data	Protocollo/Data DSA	
47.	Comune di Vigonovo	23/09/2011	DVA-2011-25086	23/09/2011
48.	Comune di Legnaro	04/10/2011	DVA-2011-25090	04/10/2011
49.	Sig. Simone Norbiato	05/10/2011	DVA-2011-25111	05/10/2011
50.	Sig. Michele Tergolina	04/10/2011	DVA-2011-25117	04/10/2011
51.	Cittadini vari	04/10/2011	DVA-2011-25124	04/10/2011
52.	Sig. Adone Doni	04/10/2011	DVA-2011-25125	04/10/2011
53.	Provincia di Venezia	04/10/2011	DVA-2011-25127	04/10/2011
54.	Comune di Rubano (PD)	04/10/2011	DVA-2011-25141	04/10/2011
55.	Cittadini vari	03/10/2011	DVA-2011-25217	03/10/2011
56.	Provincia di Venezia	04/10/2011	DVA-2011-25223	04/10/2011
57.	Partito Democratico	03/10/2011	DVA-2011-25231	03/10/2011
58.	Azienda Agricola Marco Bettella	03/10/2011	DVA-2011-25235	03/10/2011
59.	Cittadini vari	03/10/2011	DVA-2011-25281	03/10/2011
60.	Ass. Comitati Ambiente e Territorio Riviera Brenta-Miranese	04/10/2011	DVA-2011-25340	04/10/2011
61.	Comune di Fiesso d'Artico	03/10/2011	DVA-2011-25473	03/10/2011
62.	Sig. Luciano Terrin	22/09/2011	DVA-2011-25477	22/09/2011
63.	Comune di Fossò	03/10/2011	DVA-2011-25482	03/10/2011
64.	Comune di Vigonovo	03/10/2011	DVA-2011-25486	03/10/2011
65.	Sig.ra Anna Maria Dal Ponte	03/10/2011	DVA-2011-25541	03/10/2011
66.	Associazione Culturale StraBici-Fiab	03/10/2011	DVA-2011-25547	03/10/2011
67.	Coordinamento NO-GRA Limena	30/09/2011	DVA-2011-25585	30/09/2011
68.	Comune di Camponogara	03/10/2011	DVA-2011-25606	03/10/2011
69.	Comune di Cadoneghe	03/10/2011	DVA-2011-25608	03/10/2011
70.	Sig. Enrico Sturaro	04/10/2011	DVA-2011-25611	04/10/2011
71.	Partito Democratico	11/10/2011	DVA-2011-25620	11/10/2011
72.	Associazione Legambiente	03/10/2011	DVA-2011-25627	03/10/2011
73.	Comune di Stra (VE)	03/10/2011	DVA-2011-25631	03/10/2011
74.	Strada Comune - Lista civica	03/10/2011	DVA-2011-25639	03/10/2011
75.	Comune di Dolo	03/10/2011	DVA-2011-25643	03/10/2011
76.	COOP Adriatica	03/10/2011	DVA-2011-25664	03/10/2011
77.	Comune di Vigodarzere	04/10/2011	DVA-2011-25667	04/10/2011
78.	Regione Veneto	30/09/2011	DVA-2011-25745	30/09/2011
79.	Provincia di Venezia	04/10/2011	DVA-2011-25935	04/10/2011
80.	Comune di Ponte S. Nicolò	12/10/2011	DVA-2011-26151	17/10/2011
81.	Sig. Maurizio De Poli	19/10/2011	DVA-2011-27762	07/11/2011
82.	Comune di Villafranca Padovana	10/11/2011	DVA-2011-28987	18/11/2011

2. N° 25 Osservazioni trasmesse dalla Regione Veneto, in due successivi invii cumulativi, (i cui protocolli e date di acquisizione sono già presenti nel precedente elenco), qui di seguito specificate nella seguente Tabella:

83.	Panificio dolce forno	11/06/2009	DVA-2011-09861	11/04/2011
-----	-----------------------	------------	----------------	------------

IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA

MINISTERO DELL'INTERNO
DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO,
DIPARTIMENTO REGIONALE PER IL RISPETTO AMBIENTALE - VI
e AIV
Stato di Segreteria delle Commissioni

ASPETTI PROGRAMMATICI:

Il progetto del "Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera - Mestre" denominato **Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)** nasce dall'esigenza di dare un'armatura all'infrastruttura di rango metropolitano alle aree più sviluppate del Veneto; la realizzazione della suddetta infrastruttura potrà, inoltre, avere una valenza non solo locale ma anche a scala più vasta, visto che i benefici si potranno manifestare sia direttamente, a vantaggio della mobilità di corto raggio, sia indirettamente, come effetto di decongestione della tratta autostradale della A4 tra Dolo e Padova, prossima ai livelli di saturazione.

Nell'analisi del sistema metropolitano veneto sono stati valutati:

- Il fattore demografico, in forte crescita per la regione Veneto;
- La volontà di incrementare la competitività regionale, intesa come "la capacità di assicurare elevati livelli di occupazione, di coesione sociale e di standard di vita degli abitanti", e migliorare la connettività dell'area "metropolitana" veneta e di avviare il processo di gerarchizzazione della maglia viaria regionale;
- La gerarchizzazione dell'armatura infrastrutturale metropolitana, sia nel sistema ferroviario, sia nel sistema viario; in particolare, quest'ultimo risulta articolato nel seguente modo:
 - Sistema autostradale (internazionale e nazionale)
 - Sistema della rete primaria regionale
 - Sistema della Tangenziale VR/PD
 - Grande Raccordo Anulare di Padova e Mestre-Venezia
 - Superstrada pedemontana veneta
 - Nogara - Mare Adriatico
 - Autostrade turistiche del mare e del Lago di Garda
 - Rete regionale di secondo livello
 - Sistema aeroportuale regionale e sistema della portualità.

L'esame degli strumenti di pianificazione, a scala vasta ed a scala comunale, condotta dal Proponente nello Studio di Impatto Ambientale, ha reso possibile la verifica della previsione dell'opera all'interno dei massimi strumenti di pianificazione del territorio e del grado di coerenza esistente, con particolare riferimento al settore dei trasporti ed alla vincolistica ambientale.

Sono stati qui analizzati i seguenti piani:

- Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e lo SNIT;
- Il Piano Generale di Mobilità;
- Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF);
- Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento;
- Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto;
- Il Piano Regionale di Sviluppo;
- Il Piano Regionale di Attività di Cava;
- Il Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico, relativamente ai Bacini interessati dall'opera;
- La Pianificazione d'Area (Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana);
- La Pianificazione Provinciale, relativamente alle province di Padova e Venezia;
- La Pianificazione Comunale.

È stato inoltre analizzato il Sistema dei vincoli e il Quadro delle Tutele ambientali, partendo dal quadro vincolistico nazionale fino a giungere alle indicazioni dettate dalle Norme di Attuazione dei PRG dei comuni interessati dall'opera.

IL PROGETTO NEL CONTESTO TERRITORIALE

MINISTERO DELL'AMBIENTE
COMITATO REGIONALE DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO
COMMISSIONE REGIONALE di VIA e VAS
Impatto ambientale

Si sviluppa nelle province di Padova e Venezia, in un territorio soggetto ad elevato flusso di traffico. Durante il progetto del GRAP il Proponente intende riqualificare l'itinerario infrastrutturale veneto, al fine di porre rimedio ad una situazione di saturazione e congestione del sistema esistente (l'autostrada A4 e la Marghera del Brenta), dove la circolazione risulta particolarmente vulnerabile, attraverso la realizzazione di un sistema di "tangenziali metropolitane" che consentano la relazione tra i capoluoghi e la polarità urbana senza dover usufruire del sistema autostradale esistente, da destinarsi prevalentemente al traffico di attraversamento.

QUADRO DELLA PROGRAMMAZIONE NAZIONALE

Il Piano Generale Trasporti e della Logistica e lo SNIT

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (luglio 2000) parte dalle direttive dettate dalla Commissione Europea relativamente ai Corridoi Paneuropei, contestualizzandole all'interno del territorio italiano; in particolare, il PGT si sofferma sulla carenza delle infrastrutture in Italia che rappresentano un freno sia per le aree più avanzate del paese che per quelle più arretrate, per le quali un efficiente sistema infrastrutturale è un mezzo senza il quale non è possibile lo sviluppo.

Il PGT individua un sistema integrato di infrastrutture e di servizi di interesse nazionale, denominato Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), il quale prevede interventi di variante autostradale, considerati prioritari, ed il completo rilancio delle intermodalità dei trasporti stessi, per diminuire il traffico delle merci su strada.

Il progetto in esame non rientra tra gli interventi prioritari previsti nel PGT, anche perché all'epoca della redazione del PGT non esisteva una concreta proposta progettuale; il Proponente, comunque, ritiene che "Il Sistema viario di collegamento ed adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera - Mestre risponde alla logica di potenziamento e creazione di by-pass di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e di armamento dell'area metropolitana veneta".

La Legge Obiettivo

I progetti denominati "circonvallazione orbitale di Padova" e "nuovo asse plurimodale Padova - Venezia" sono individuati nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto del 24 ottobre 2003, e successivamente ricompresi nell'Allegato G "Infrastrutture Prioritarie" del DPEF 2008-2012 del 28 giugno 2007, dove si legge quanto segue: "il progetto prevede un sistema viario di connessione delle aree urbane di Padova e Venezia alle direttrici di attraversamento. Obiettivi dell'intervento sono il completamento della rete superstradale di Padova, il completamento dell'anello esterno di Padova con collegamenti diretti alla viabilità esterna, viabilità alternativa alla A4 nell'attraversamento di Padova e l'alleggerimento del traffico pesante su alcuni rami della viabilità ordinaria che attraversano i centri urbani. Il costo stimato dell'intervento, inserito in Legge Obiettivo e attualmente in fase di progetto preliminare, è di ME 600,00, con risorse reperibili da introiti tariffari pari a ME 560,00 e un residuo di ME 40,00, già stanziati dal bilancio regionale".

Piano Generale di Mobilità

Il Piano Generale di Mobilità pone le sue basi a partire dal recepimento del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 e individua 10 priorità nazionali, tra le quali emergono le reti di collegamento per la mobilità, la competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani.

Il Piano Generale di Mobilità fa riferimento a tre diversi scenari su scala territoriale: il primo di respiro internazionale (capacità del Sistema di attrarre flussi), il secondo su scala nazionale (connessioni strategiche per il rilancio del settore produttivo) e il terzo a carattere locale (relazione tra rete infrastrutturale e sviluppo insediativo).

Le azioni strategiche individuate dal Piano consistono nel:

- Rilancio del trasporto pubblico locale;
- Creazione della rete di collegamento regionale, con caratteristiche di intermodalità;

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)

MISTERO DELL'AMBIENTE
TUTELA DEL TERRITORIO
Commissione Tecnica di Valutazione
dell'Impatto Ambientale - VIA
dell'Industria - 35100 Padova
Ufficio di Segreteria della Commissione
20015 - 0497410001

- Interventi di infrastrutturazione e ammodernamento tecnologico;
- Sviluppo della logistica e della distribuzione regionale delle merci.

Il Proponente ritiene che "all'interno di questo quadro il Sistema viario di collegamento e adduzioni alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera - Mestre si colloca in coerenza con i principi base del Piano Generale della Mobilità, muovendosi su scala locale quanto territoriale, andando ad agire sia all'interno della componente di traffico locale che di relazioni nazionali e internazionali, andando ad incidere in funzione della fluidificazione dei traffici afferenti al Corridoio V".

Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria

Con riferimento alla programmazione del sistema viabilistico infrastrutturale e della mobilità, tra gli obiettivi strategici primari del DPEF 2008-2012 emerge il potenziamento della rete infrastrutturale necessaria a garantire un livello di connettività efficiente su scala regionale.

A partire dall'elenco di opere riportato nell'Allegato G del DPEF 2008-2012, fino all'8° Allegato Infrastrutture "Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse. Le Strategie" del **Programma Infrastrutture Strategiche 2011-2013** (settembre 2010), il progetto del Grande Raccordo Anulare di Padova risulta incluso tra le infrastrutture strategiche. Infatti, nel suddetto documento si legge quanto segue: "La richiesta della Regione Veneto non è misurabile in termini monetari trattandosi di una puntualizzazione riferita alle opere confluite nelle delibere CIPE 121/2001 e 130/2006 come opere integrate al Passante di Mestre per le quali la Regione Veneto chiede la definizione di interventi complementari e di integrazione funzionale al Passante di Mestre ed identificate, da parte della Regione Veneto, nel GRAP e nell'asse intermodale Padova Venezia. Nell'intesa sottoscritta il 6 novembre 2009, alla voce investimenti di interesse nazionale, sono inserite le opere di circonvallazione orbitale di Padova e opere di adduzione in provincia di Treviso. Sono state quindi accolte le proposte della Regione Veneto."; inoltre, l'opera in oggetto è riportata nella Tabella 1 (Aggiornamento del Programma Infrastrutture Strategiche luglio 2010), dove sono inseriti tutti gli interventi derivati dalle Delibere 121/2001 e 130/2006.

LA PIANIFICAZIONE REGIONALE

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Nell'analizzare il P.T.R.C., adottato con DGR n. 7090 in data 23/12/1986 ed approvato con DCR n. 250 in data 13/12/1991, e nel verificare la congruenza del progetto in esame con la pianificazione regionale, è stato sovrapposto il tracciato di progetto con gli elaborati cartografici del Piano in esame.

Dall'analisi della Tavola "Difesa del suolo e degli insediamenti" si evince che il tracciato di progetto che da Padova giunge a Mira dalla progr. 0+000 alla progr. 5+800 attraversa una porzione di territorio identificata quale "area a scolo meccanico". In particolare, nel tratto compreso tra la progr. 0+000 e la progr. 19+500 il tracciato attraversa una porzione di territorio identificata come "area tributaria della Laguna di Venezia", normata dall'art. 12 delle NTA del PTRC.

L'inserimento del tracciato di progetto sull'elaborato n.2 del P.T.R.C. "Ambiti naturalistico ambientali e paesaggistici di livello regionale" viene descritto nel par. 1.6.1 della presente relazione, in quanto relativi ad "Aree di tutela paesaggistica ai sensi della L. 1497/39 e L. 431/85", così come i contenuti dell'elaborato n. 4 "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico" e dell'elaborato n. 5 "Aree regionali naturali ed archeologiche ed aree di tutela paesistica" sono stati affrontati nel quadro delle tutele ambientali, descritte nel par. 1.6.2.

Dall'analisi della Tavola n. 3, "Integrità del territorio agricolo", si evince che il tracciato di progetto che da Padova giunge a Mira (tracciato I) attraversa le seguenti aree:

- Aree con eterogenea integrità: progr. 0+000-3+000; progr. 6+500-10+250;
- Aree con compromessa integrità: progr. 3+000-6+500; progr. 10+250-20+500.

Per quanto riguarda il tratto del Raccordo di Padova (tracciato G) e il tratto che si sviluppa a nord di Padova (tracciato T), il tracciato attraversa unicamente "Aree con compromessa integrità".

MINISTERO
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL PAESAGGIO
Commissione Tecnica
dell'Impianto Autostradale
Il sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova

La Tavola n. 6, "Sistema della viabilità primaria - Itinerari regionali ed interregionali", si riferisce che il tracciato si sviluppa all'interno di un'area definita "Corridoio plurimodale" e ricompresa in una fascia che il piano definisce "Sistema della mobilità di livello interregionale: ammodernamento".

Il Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

A seguito dell'emanazione del DLgs n. 42 del 2004 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio", che ha conferito alle Regioni le funzioni in tema di paesaggio ed ha reso obbligatoria la pianificazione paesaggistica, è stato necessario un adeguamento del PTRC.

Sono state dunque elaborate una serie di tavole relative alle questioni ambientali, all'assetto socio-economico ed infrastrutturale.

Dall'analisi della tavola denominata "Uso del suolo", sono interferite dal tracciato le seguenti aree:

- "Invasi per usi plurimi dell'acqua": dal km I 5+500 al km I 10+500; dal km G 7+000 al km G 7+500;
- "Piano di Assetto Idrogeologico: aree a pericolosità bassa": dal km I 13+500 al km I 20+500; dal km G 9+500 al km G 12+000; dal km G 14+000 al km G 15+500; dal km T 5+000 al km T 5+500;
- "Piano di Assetto Idrogeologico: aree a pericolosità media": dal km T 0+000 al km T 1+000;
- "Piano di Assetto Idrogeologico: aree a pericolosità alta": dal km G 8+000 al km G 9+000; dal km T 1+000 al km T 2+000;
- "Terre e colture tipiche di pregio": dal km I 15+000 al km I 16+500; dal km G 6+500 al km G 7+500;
- "Aree interessate da irrigazione strutturata": dal km G 15+000 al km G 18+500; dal km T 0+000 al km T 1+000;
- "Fascia di ricarica degli acquiferi": dal km G 14+000 al km G 18+500.

Dall'analisi della tavola n.2 denominata "Biodiversità", sono interferite dal tracciato le seguenti aree:

- "Aree sotto il livello del mare": dal km I 0+000 al km I 1+000;
- "Aree naturali protette e aree Natura 2000": dal km T 0+000 al km T 2+000;
- "Corridoi ecologici": dal km I 0+000 al km I 4+500; dal km I 12+500 al km I 19+000; dal km I 20+000 al km I 21+000; dal km G 0+500 al km G 1+000; dal km G 4+500 al km G 6+000; dal km G 8+000 al km G 9+000; dal km G 13+500 al km G 14+000; dal km G 18+000 al km G 18+500; dal km T 2+000 al km T 4+500; dal km T 5+000 al km T 5+500;

Dall'analisi della tavola n.3 denominata "Energia, risorse ed ambiente", sono interferite dal tracciato le seguenti aree:

- "Aree con alta concentrazione di inquinamento elettromagnetico": dal km I 14+000 al km I 21+000; dal km G 0+000 al km G 10+000.

Dall'analisi della tavola n.5b denominata "Sviluppo economico, ricettivo turistico e rurale", si osserva che il tracciato di progetto intercetta tre "Eccellenze turistiche", relative ai due capoluoghi di provincia e al polo terminale dei Colli Euganei. Attraversa, inoltre, un ambito di tutela termale dal km G 0+000 al km G 13+000.

Dall'analisi della tavola n.6 denominata "Crescita sociale e culturale", si osserva che il tracciato di progetto intercetta le seguenti aree:

- "Itinerario principale di valore storico ambientale": dal km T 0+000 al km T 2+000;
- "Rete dei canali storici tra arte e agricoltura": dal km I 0+000 al km I 3+500; dal km I 13+000 al km I 21+000; al km G 0+500;
- "Tracciato del grande green way": al km G 18+500 e in tutto il tratto T.

Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto

Il PRT di riferimento per il presente progetto è stato adottato dalla Regione Veneto nel 2005. La pianura veneta è luogo di congiunzione ed interscambio tra corridoi europei multimodali (Corridoio V) e corridoi nazionali con direttrice nord-sud (Tirreno-Adriatico). Obiettivo del PRT è di assicurare un corretto utilizzo del sistema infrastrutturale veneto di adduzione ai corridoi, riferendosi tanto alle arterie a grande scorrimento quanto a quelle destinate a spostamenti di breve e media percorrenza. All'interno del Piano sono proposti un congruo numero di interventi infrastrutturali, volti all'ammodernamento della struttura viaria veneta, ritenuta

Il sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova tra Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

inadeguata, caratterizzata da una forte saturazione e dalla conseguente diminuzione degli standard di sicurezza dell'inquinamento.

Il progetto proposto rientra nel "Nuovo asse plurimodale della Riviera del Brenta" e si completa con l'anello ad ovest di Padova.

Il Piano Regionale di Attività di Cava

La Regione Veneto ha adottato il Piano Regionale di Attività di Cava con DGR n° 3121 del 2003. Dall'inserimento del tracciato in oggetto all'interno delle tavole del PRAC si osserva che l'unica area che il progetto lambisce è l'area di pertinenza della cava situata nel comune di Rubano; a nord ovest del centro urbano principale al confine con il comune di Mestrino, una cava estinta di considerevole dimensione, all'interno della quale si trova un'area umida di natura antropica, denominata "parco dei laghetti".

Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico

Il tracciato stradale in oggetto intercetta due Bacini:

- Bacino dell'Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta – Bacchiglione (Collegamento Settore Nord di Padova, Collegamento Settore Ovest di Padova e parte del Collegamento Padova – Mestre Marghera, dal fiume Brenta al termine del collegamento nell'area produttiva di Padova);
- Bacino Scolante nella Laguna di Venezia (Collegamento Roncoduro SS 309 Romea e parte del Collegamento Padova – Mestre Marghera, dalla progr. km 0+000 al corso del fiume Brenta).

Nel bacino del Brenta si sono verificate nel passato esondazioni lungo quasi tutta l'asta principale di pianura; i danni maggiori si sono verificati tra Vigonovo e Campolongo, tra Limena e Strà, tra Campo S. Martino e Limena e tra Tezze e Fontaniva. La situazione più critica si localizza in prossimità di Codevigo e nel tratto compreso tra Carturo e Limena, dove gli argini del fiume sono insufficienti per il contenimento delle piene a più elevato tempo di ritorno nel tratto di valle.

Il tracciato di progetto ricadente nell'area di bacino del Brenta – Bacchiglione è stato sovrapposto alla carta della Pericolosità Idraulica del PAI, e le aree interferite risultano essere le seguenti:

- Pericolosità moderata (P1): dal km I 13+700 al km I 21+000; dal km G 9+600 al km G 11+800; dal km G 13+750 al km G 15+200; dal km T 5+000 al km T 5+300;
- Pericolosità media (P2): dal km T 0+000 al km T 0+750;
- Pericolosità elevata (P3): dal km T 0+750 al km T 1+750.

Si nota l'interferenza con aree a pericolosità elevata nei comuni di Limena e Vigodarzere, in prossimità delle aree golenali del Brenta.

LA PIANIFICAZIONE D'AREA

Il Piano d'Area è uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, per ambiti determinati, che consente di approfondire le questioni connesse alla più generale organizzazione della struttura insediativa con le indispensabili salvaguardie per luoghi e ambienti di pregio, finalizzate ad evitare progressive sottrazioni della risorsa naturale.

Il progetto in esame interessa due Piani d'area, quello dell'Area della Laguna Veneta (PALAV) e il PRUSST della Riviera del Brenta.

IL P.A.L.A.V.

Il PALAV ha le caratteristiche di Piano Ambientale ed interessa l'ambito di 16 comuni appartenenti a tre province; l'infrastruttura di progetto attraversa il Piano d'Area nei comuni di Dolo, Mira e Mirano, lungo l'idrovia.

Data la natura del territorio interessato, che comprende vaste aree vincolate ai fini della conservazione dei caratteri panoramici, il PALAV alle indicazioni tipiche di un piano urbanistico - territoriale associa anche quelle della "valenza paesistica". Il Piano, inoltre, coordina i programmi delle opere idrauliche che interessano la laguna ed i fiumi dell'entroterra, del risanamento delle acque e l'assetto della rete dei trasporti e delle comunicazioni, oltre a tutelare e proteggere il paesaggio agrario caratterizzato da una fitta trama di origine romana (centuriazione).

MINISTERO DELL'AMBIENTE
TUTELA DEL TERRITORIO
Commissione Tecnica di Valutazione
dell'Impatto Ambientale - VTA
Ufficio del Segretario della Commissione

PRUSST della Riviera del Brenta, adottato nel 1999 dal comune di Mira in qualità di promotore e dalla Provincia di Venezia, prevede interventi di riqualificazione urbana con il principale scopo di valorizzare il territorio tra Padova e Venezia dal punto di vista turistico.

Il progetto del GRA di Padova risulta coerente con il PRUSST, prevedendo, seppur su un tracciato a volte parzialmente diverso, un asse stradale che collega la zona industriale di Padova alla statale Romea, posto in fregio all'idrovia esistente e di progetto.

LA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

I territori interessati dalle alternative di tracciato di progetto ricadono all'interno di due province:

- La Provincia di Venezia (comuni di Mira, Dolo, Stra, Fossò, Vigonovo)
- La Provincia di Padova (comuni di Saonara, Padova, Albignasego, Selvazzano Dentro, Abano Terme, Saccolongo, Mestrino, Rubano, Villafranca Padovana, Limena, Vigodarzere, Cadoneghe, Campodarsego).

Il P.T.C.P. della Provincia di Venezia

Gli elaborati cartografici di piano del P.T.C.P. di Venezia ai quali è stato sovrapposto il tracciato di progetto sono cinque: "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale", "Carta delle fragilità", "Tavola del sistema ambientale", "Tavola del sistema insediativo-infrastrutturale" e "Tavola del sistema del paesaggio".

Dall'inserimento nella "Carta delle fragilità" si osserva che il tracciato intercetta aree che si sono allagate negli ultimi 5 - 7 anni (tra il km I 0+000 e il km I 1+500, e tra il km I 3+000 e il km I 8+000); al km I 1+000 e nel tratto tra il km I 8+000 e il km I 9+750 incontra dei Paleoalvei.

Dall'inserimento nella carta del "Sistema ambientale" si osserva che il tracciato intercetta due "Corridoi ecologici" (tra il km I 0+500 e il km I 4+500, e tra il km I 12+000 e il km I 14+000) e due "Corridoi ecologici di livello provinciale" (tra il km I 4+000 e il km I 8+000, tra il km I 10+000 e il km I 11+250).

La lettura delle interferenze che il tracciato di progetto sviluppa con la "Carte dei vincoli e della pianificazione territoriale" e con il "Sistema Paesaggio" è descritta nel successivo paragrafo 1.6.

Il P.T.C.P. della Provincia di Padova

Il P.T.C.P. della Provincia di Padova è stato approvato dal Consiglio nel corso del 2006. Il modello infrastrutturale che emerge dal Piano è quello di un sistema integrato e complementare, equilibrato per quanto riguarda il rapporto tra domanda e offerta di infrastrutture, con riguardo sia alle persone che alle merci e quindi anche alla logistica.

Complessivamente il sistema ridisegna intorno al nodo di Padova - proposto come centrale non solo riguardo alla provincia ma funzionando in modo integrato con Venezia, Mestre e Treviso anche per un territorio più vasto - un sistema a maglia che connette tutto il territorio, garantendo opportunità di scelta tra i modi di trasporto.

Dall'analisi della carta del "Sistema Insediativo ed infrastrutturale" il tracciato proposto si avvicina ad alcune ville venete nel tratto lungo l'idrovia (km 19+000) e lungo il GRA (km 12+500, km 15+000, 16+250).

Dall'inserimento nella carta del "Sistema ambientale" si osserva che il tracciato intercetta cinque "Corridoi ecologici principali" (km G 0+500, tra il km G 7+500 e il km 9+000, km G 18+500; tra il km T 0+500 e il km 1+500, km T 5+500). Nel tratto tra il km I 16+000 e il km I 17+500 incontra una macchia boscata; nel tratto tra il km T 0+000 e il km T 1+500 incontra una "matrice naturale primaria".

La lettura delle interferenze che il tracciato di progetto sviluppa con la "Carte dei vincoli e della pianificazione territoriale" e con il "Sistema Paesaggio" è descritta nel successivo paragrafo 1.6.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like 'S. M. S.', 'M.', 'A.M.', and others.

VINCOLI E TUTELE PAESAGGISTICO – AMBIENTALI

Dall'analisi del quadro ambientale degli strumenti di pianificazione territoriale, partendo dalla scala regionale e provinciale fino a giungere all'analisi dei PGR comunali, sono stati individuati ed estrapolati gli elementi più significativi dal punto di vista naturalistico e paesaggistico, nonché i vincoli ambientali e le direttive dettate in materia di ambiente. È stata redatta quindi apposita carta tematica, denominata *"Individuazione quadro vincolistico ambientale"*.

È stata inoltre redatta un'ulteriore carta tematica, denominata *"Individuazione quadro delle tutele ambientali"*, nella quale sono stati riportati tutti quegli elementi significativi dal punto di vista naturalistico e paesaggistico che, sebbene non soggetti a vincolo, risultano essere di rilevante interesse e che quindi sono sottoposti o da sottoporre a tutela ambientale.

Quadro vincolistico Ambientale

Con riferimento al sistema vincolistico nazionale, le carte tematiche redatte a cura del Proponente mettono in evidenza i seguenti vincoli areali e puntuali:

- Aree vincolate ex-art. 136 DLgs 42/2004 (Immobili e aree di interesse pubblico);
- Vincolo paesaggistico aree boscate DLgs 42/2004;
- Siti di Interesse Comunitario (S.I.C.);
- Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.);
- Area soggetta a Vincolo forestale/Vincolo idrogeologico-forestale, R.D. 3267/23;
- Aree vincolate ai sensi della L. 1497/39 (P.T.R.C., Tav. 10);
- Aree di tutela paesaggistica vincolate, Lg.1497/39 e Lg.431/85 (PTRC art. 19 NdA);
- Zone archeologiche vincolate, Lg.1089/39 e Lg.431/85 – vincoli areali e puntuali (P.T.R.C., art. 27 NdA);
- Zone sottoposte a vincolo idrogeologico (P.T.R.C., art. 7 NdA);

Lungo i tratti I e G non si riscontrano particolari interferenze con aree vincolate, ad eccezione dei corsi d'acqua e di alcune fasce boscate; discorso diverso per il Terraglione, dove il Tracciato di progetto attraversa il sito SIC/ZPS IT 3260018 *"Grave e zone umide del Brenta"*.

Quadro delle tutele ambientali

Con riferimento al quadro delle tutele ambientali, le carte tematiche redatte a cura del Proponente mettono in evidenza i seguenti elementi significativi dal punto di vista naturalistico e paesaggistico:

- Dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento:
 - Linea settentrionale delle risorgive;
 - Ambiti naturalistici di livello regionale;
 - Zone umide;
 - Principali itinerari di valore storico e storico-ambientale;
 - Ambiti per l'istituzione di parchi-riserve naturali regionali;
 - Zone boscate;
 - Fascia di ricarica degli acquiferi.
- Dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale:
 - Piani di Area o di Settore vigenti e adottati;
 - Agro-centuriato;
 - Ambiti di pregio paesaggistico da tutelare, valorizzare e paesaggi storici;
 - Individuazione di areali con tipologie architettoniche ricorrenti;
 - Individuazione di areali con sistemazioni agrarie di pregio paesaggistico;
 - Paesaggi da rigenerare;
 - Progetto bonifiche e tenute storiche;
 - Grandi complessi monumentali;
 - Aree boscate;
 - Aree di alta naturalità già sottoposte o da sottoporre a regime di protezione / stepping stones;
 - Patrimonio agroforestale e agricoltura specializzata.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
A TUTELA DEL TERRITORIO
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA
Il Segretario della Commissione

Piani Regolatori Generali, si ritiene utile segnalare i seguenti elementi, con i quali si sviluppano alcune interferenze con il tracciato di progetto:

- o Sottozona E2.3 di tutela urbana (PRG comune di Campodarsego);
- o Sottozona E2 di tutela (PRG comune di Limena);
- o Zona di riqualificazione ambientale (PRG comune di Mira);
- o Zona agricola E3 di tutela (PRG comune di Padova);
- o Sottozona agricole A1a di protezione con potenzialità naturalistico ricreazionali (PRG comune di Saonara);
- o Zona E2.1 di valenza ambientale e paesistica (PRG comune di Selvazzano Dentro);
- o Aree attrezzate Parco del Brenta (PRG comune di Vigodarzere)
- o Sottozona E5 ambientale (PRG comune di Vgonovo).

Così come per il quadro dei vincoli, lungo i tratti I e G non si rilevano particolari interferenze con il quadro delle tutele ambientali, mentre lungo il tratto T il tracciato di progetto attraversa, dal km T 0+000 al km T1+800, un'area sottoposta ad elevata tutela ambientale, che si esprime attraverso l'individuazione dei seguenti elementi significativi dal punto di vista naturalistico e paesaggistico:

- Ambiti naturalistici di livello regionale (PTRC);
- Principali itinerari di valore storico e storico-ambientale (PTRC);
- Ambiti per l'istituzione di parchi-riserve naturali regionali (PTRC);
- Zone boscate (PTRC);
- Ambiti di pregio paesaggistico da tutelare, valorizzare e paesaggi storici (PTCP);
- Sottozona E2 di tutela (PRG comune di Limena);
- Aree attrezzate Parco del Brenta (PRG comune di Vigodarzere).

Senza ritornare sulle aree già oggetto di vincolo, dalla lettura del quadro delle tutele ambientali emerge la particolare sensibilità del tratto del fiume Brenta attraversato dal tracciato del Terraglione.

LA PIANIFICAZIONE COMUNALE

Con riferimento alla pianificazione locale, il Proponente ha analizzato l'inserimento del tracciato di progetto nei PRG dei singoli comuni interferiti. In prima istanza, ha realizzato una mosaicatura dei piani per avere una lettura complessiva del territorio; successivamente, ha sovrapposto il tracciato alle tavole di piano dei singoli PRG.

Tutti i territori comunali interessati dal tracciato di progetto sono coperti da PRG vigenti; tutte le destinazioni d'uso, per tutti i 29 comuni interessati, sono riepilogate, per ciascun comune, nella Relazione istruttoria.

SISTEMA DELLE AZIENDE AGRICOLE

L'infrastruttura di progetto si sviluppa per la maggior parte del suo corso in aree antropiche, non determinando interferenze significative con aziende agricole di consistenti dimensioni. Secondo quanto riportato nel Quadro di Riferimento Programmatico, il tracciato di progetto interferisce con tre aziende agricole. Nel comune di Selvazzano Dentro sono interferite due aziende agricole, ad oggi non intersecate da alcuna infrastruttura; in entrambi i casi il tracciato del GRA ne determina il frazionamento ed un apprezzabile consumo di suolo. L'ultima azienda è localizzata nel comune di Rubano, in prossimità dell'Autostrada A4 e la sua superficie sarà dimezzata dal passaggio del tracciato in esame.

INTEGRAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

In risposta alle richieste di integrazione, rivolte dalla Commissione al Proponente, con la necessità di una univoca definizione del tracciato base oggetto della richiesta di Verifica di compatibilità ambientale, il Proponente ha proposto il tracciato di progetto nella sua forma definitiva, assimilando le varianti adottate, ed analizzandolo in toto sia dal punto di vista programmatico che progettuale ed ambientale.

Sotto l'aspetto programmatico, il Proponente ha realizzato una serie di allegati cartografici, nei quali sono individuati i nuovi tratti in variante sovrapposti alla pianificazione urbanistica e ambientale vigente. Più

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

specificatamente, è stata riproposta la sovrapposizione del tracciato al "Quadro Vincolistico ambientale", al "Quadro delle tutele ambientali", al "Mosaico della pianificazione comunale", al "Sistema dei beni storico-testimoniali", e infine alle "Aree archeologiche". Di seguito si riportano le considerazioni relative alle sole nuove interferenze con il sistema vincolistico e di tutela, relativamente alle singole varianti.

Variante IA1

Relativamente al "Quadro Vincolistico ambientale" e al "Quadro delle tutele ambientali" non si rilevano differenze apprezzabili rispetto alla prima versione del progetto.

Relativamente al "Sistema dei beni storico-testimoniali" e alle "Aree archeologiche", non incluse nel Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale pubblicato nel marzo 2009, ma allegato al Quadro di riferimento Ambientale, si rileva che, se non sono interferite dal tracciato stradale aree di interesse storico culturali, sono invece individuabili aree archeologiche nei pressi dello stesso; infatti, dal km 1+350 al km 1+850 il tracciato corre a nord dell'ambito di riferimento della Via Pomponia e da inizio tracciato fin al km 2+700 interferisce con la centuriazione di Padova.

Il Proponente dichiara che le aree di mitigazione che costituiscono la compensazione ambientale IA1 individuate non interferiscono comunque con nessun elemento relativo al sistema archeologico né con quello dei beni storico-testimoniali.

Variante GA1

Relativamente al "Quadro Vincolistico ambientale" e al "Quadro delle tutele ambientali" non si rilevano differenze apprezzabili rispetto alla prima versione del progetto.

Relativamente al "Sistema dei beni storico-testimoniali" e alle "Aree archeologiche", si rileva quanto segue: non sono interferite dal tracciato stradale aree di interesse storico culturali, mentre sono individuabili aree archeologiche già indagate dalla soprintendenza in prossimità delle km 5+700, 6+100 e 6+500.

Variante GA2

Relativamente al "Quadro Vincolistico ambientale" e al "Quadro delle tutele ambientali" non si rilevano differenze apprezzabili rispetto alla prima versione del progetto.

Relativamente al "Sistema dei beni storico-testimoniali" e alle "Aree archeologiche", non si rilevano interferenze con il tracciato stradale in variante.

Variante I3

Relativamente al "Quadro Vincolistico ambientale" e al "Quadro delle tutele ambientali" non si rilevano differenze apprezzabili rispetto alla prima versione del progetto.

Relativamente al "Sistema dei beni storico-testimoniali", si rileva che il tracciato stradale lambisce una "zona A" corrispondente al perimetro dei centri storici secondo la ex L. 80/80; relativamente alle "Aree archeologiche", invece, il tratto a nord del tracciato di variante attraversa tra la km 0+000 e la km 0+700 il corso della Via Annia, mentre il tratto a sud lambisce un'"area a tutela archeologica", individuata dal PRG del comune di Fossò.

Variante I4

Relativamente al "Quadro Vincolistico ambientale" e al "Quadro delle tutele ambientali" non si rilevano differenze apprezzabili rispetto alla prima versione del progetto.

Il "Sistema dei beni storico-testimoniali" e le "Aree archeologiche" non sono interferite dal tracciato stradale della variante I4.

Variante I5

Relativamente al "Quadro Vincolistico ambientale" non si rilevano differenze apprezzabili rispetto alla prima versione del progetto; rispetto al "Quadro delle tutele ambientali", lo spostamento del casello di progetto a cavallo della bretella autostradale A13-A4, oltre a ridurre il consumo di suolo, elimina un'interferenza con una "sottozona agricola E1a di protezione con potenzialità naturalistico-ricreazionali", individuata dal PRG del comune di Saonara.

MINISTERO D.L.
LA TUTELA DEL TERRIT.
Commissione Tecnica di
Ambiente - VIA
dell'Impianto Archeologico - VIA
il Segretario della Commissione
Sud.

"Sistema dei beni storico-testimoniali" non è interferito dal tracciato stradale della variante I5; dall'analisi del sistema archeologico dell'area si osserva che la variante ricade all'interno della centuriazione di Padova Sud.

Variante G4

Il tracciato stradale non subisce particolari modifiche dal punto di vista plano-altimetrico, in quanto la configurazione dello svincolo permette di sfruttare il medesimo andamento plano-altimetrico del progetto preliminare; ne consegue che non si rilevano differenze apprezzabili rispetto alla prima versione del progetto neanche sulla vincolistica. Lungo il suo corso il tracciato stradale si avvicina ai Laghetti del Bosco di Rubano; il tracciato di variante si allontana leggermente da tale area rispetto al tracciato del SIA marzo 2009; inoltre, il Proponente prevede la realizzazione di opere compensative (area boscata a protezione ed integrazione dell'oasi del Bosco di Rubano) e di un passaggio per la fauna per il ripristino della continuità biologica.

Relativamente al "Sistema dei beni storico-testimoniali" non si rilevano particolari interferenze tra tracciato e beni oggetto di tutela; relativamente alle "Aree archeologiche", all'altezza del km 1+800 il tracciato interferisce con un sistema infrastrutturale antico, corrispondente alla Via Vicenza-Padova.

Variante G5

Introdotta con l'obiettivo di rendere congruente il tracciato di progetto con il tracciato del Sistema delle Tangenziali Venete (S.I.TA.VE.), il tracciato di variante G5 determina di fatto anche una riduzione di consumo di suolo.

Relativamente al "Quadro Vincolistico ambientale" e al "Quadro delle tutele ambientali" non si rilevano differenze apprezzabili rispetto alla prima versione del progetto.

Il "Sistema dei beni storico-testimoniali" e le "Aree archeologiche" non sono interferite dal tracciato stradale della variante I4.

Variante G6

Relativamente al "Quadro Vincolistico ambientale" e al "Quadro delle tutele ambientali" non si rilevano differenze apprezzabili rispetto alla prima versione del progetto.

Dall'analisi del "Sistema dei beni storico-testimoniali" si osserva che la bretella a sud dell'autostrada A4 lambisce un centro storico individuato dalla L.80/80; relativamente alle "Aree archeologiche", invece, lambisce dei "siti archeologici".

Variante TC1

La variante TC1 è stata sviluppata per allontanare il tracciato del Terraglione dall'area SIC del Tavello nel comune di Limena e di eliminare un'interferenza diretta con il paleoalveo del Brenta. Nonostante il tracciato sia andato in variante, non è stato possibile evitare l'attraversamento del sito SIC/ZPS n. IT3260018 "Grave e zone umide del Brenta".

Dall'analisi del "Quadro delle tutele ambientali" si osserva che il tracciato di variante interseca per tutta la sua lunghezza una molteplicità di tutele: un itinerario di valore storico e storico-ambientale e un ambito per l'istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e a tutela paesaggistica regionale, entrambi tutelati dal PTRC, e un ambito di pregio paesistico tutelato dal PTCP di Padova. Inoltre nei primi 600 m intercetta una sottozona E2 di tutela (PRG del comune di Limena), dalla km 0+700 alla km 1+000 intercetta un ambito naturalistico di livello regionale normato dal PTRC, e infine dalla km 1+000 alla km 1+400 attraversa un'area del Parco del Brenta indicata dal PRG del comune di Vigodarzere.

Il "Sistema dei beni storico-testimoniali" e le "Aree archeologiche" non sono interferite dal tracciato stradale della variante TC1.

Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale - Bovolentana

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like 'C.R.', 'S.P.', 'M.S.', 'M.', 'M.L.', 'E.P.', 'A.M.', 'M.P.'.

Vertical column of handwritten signatures and initials on the right side of the page, including names like 'L.', 'F.R.', 'S.', 'L.P.', 'L.S.', 'M.P.', 'M.L.', 'E.P.', 'A.M.', 'M.P.'.

Nell'ambito delle opere complementari al GRAP il Proponente ha ritenuto di particolare importanza l'inserimento della "Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale - Bovolentana", al fine di migliorare l'adduzione al traffico proveniente dal quadrante sud-est della Provincia anticipando, appunto, un tratto della "Bovolentana", asse stradale con direttrice nord-sud inserita nei programmi delle Province di Padova e Rovigo come viabilità alternativa alla S.S. 16 Adriatica e della S.S. 516 Piovese.

Dall'analisi della vincolistica ambientale, non si rilevano interferenze significative; relativamente al Quadro delle tutele ambientali si osserva che il tracciato di progetto si sviluppa per la maggior parte del suo corso su aree agricole individuate dal PTCP come "Patrimonio agroforestale e agricoltura specializzata - vino Corti Benedettine del padovano DOC".

Il "Sistema dei beni storico-testimoniali" non risulta interferito dal tracciato stradale di progetto; per le "Aree archeologiche", si segnala la possibilità di un rischio archeologico diffuso in tutta l'area interessata dal tracciato, in quanto si è in presenza dell'antica centuriazione, associata, in quest'area, ad una notevole diffusione di materiale di interesse archeologico.

CONSIDERAZIONI GENERALI

Le analisi riportate nel Quadro di Riferimento Programmatico sono incentrate sulla indicazione di coerenza del progetto proposto con i vari strumenti di programmazione e di pianificazione e con il quadro dei vincoli territoriali ed ambientali.

Dalla lettura svolta in sede di istruttoria del Quadro di Riferimento Programmatico, fermo restando la correttezza delle indicazioni riportate nello SIA, sono emerse alcune considerazioni, riportate di seguito.

In merito allo stato di coerenza del progetto con gli strumenti di programmazione e pianificazione, non si sono evidenziate criticità riferibili alla pianificazione di settore e di area vasta.

Con riferimento alla pianificazione provinciale non sono emerse eccessive criticità, così come dalla lettura della mosaicatura dei piani comunali e dalla sovrapposizione del tracciato ai PRG comunali. Si è tuttavia notata la notevole quantità di fasce fluviali intercettate lungo tutto il tracciato e la presenza di varie Zone vincolate e tutelate sotto il profilo ambientale e paesistico. Si ritiene necessario, quindi, porre particolare attenzione nei confronti di quanto emerge dall'analisi riportata nei precedenti paragrafi, al fine di garantire la più opportuna mitigazione ed il miglior inserimento possibile dell'opera nel contesto.

Tra le aree protette, si sottolinea l'interferenza diretta che il tracciato genera con il sito SIC/ZPS n. IT3260018 "**Grave e zone umide del Brenta**", che ha richiesto la relativa procedura di Valutazione di Incidenza (VInCA). In tale studio il Proponente ha dichiarato che "il progetto può comportare potenziali incidenze negative". A valle della valutazione appropriata di incidenza vengono presentate le misure di mitigazione previste in riferimento ad habitat e specie e le misure di compensazione ambientale relativamente ad 8 specie, per le quali si dichiara una perdita di habitat pari a circa 1,4 ettari; come soluzione alternativa di progetto, il Proponente indica la "realizzazione del tratto stradale che attraversa il SIC non in rilevato ma in viadotto" e la realizzazione di un mosaico di bosco igrofilo, prato e coltivi dell'estensione di 2,8 ettari, come azione di compensazione ambientale per la perdita di habitat.

Con riferimento al Patrimonio artistico archeologico e culturale, si rilevano delle anomalie nella trattazione dell'argomento contenute nel Quadro di Riferimento Programmatico rispetto a quanto riportato nelle carte tematiche del Quadro di Riferimento Ambientale. Infatti, mentre dalle carte riportanti il quadro vincolistico e di tutela ambientale contenute nel Q.R. Programmatico non si desumono particolari criticità, altrettanto non si può dire se si fa riferimento alle carte tematiche contenute nel Q.R. Ambientale, dove il patrimonio artistico, architettonico e archeologico risulta più consistente.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO PROPOSTO

La nuova infrastruttura autostradale detta *Nuovo Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)*, è costituita da un itinerario tangenziale ideato per realizzare la chiusura ad ovest dell'anello delle tangenziali Nord, Est e Sud di Padova.

L'organizzazione del progetto prevede la realizzazione di tre tratte distinte, così siglate:

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO
E DEL PAESAGGIO
Commissione Tecnica di Valutazione
dell'Impatto Ambientale - VIA E. V. ...
il Segretario della Commissione

sull'Idrovia Padova-Venezia (Tratto "I")
Raccordo di Padova (Tratto "G")
3. Terraglione (Tratto "T")

La lunghezza complessiva del tracciato è pari a 47 Km+989, con in particolare il tratto Venezia - Padova (I) di Km 21+330, il Raccordo di Padova di 19+480 Km (G), ed il tratto del Terraglione a nord di Padova (T) di 7+179 Km.

Il primo intervento, denominato tratto I, si sviluppa lungo la direttrice est-ovest in affiancamento dell'idrovia Padova-Venezia, dal Comune di Mira, dove è previsto uno svincolo con la S.S. 309 - Romea, fino alla zona industriale di Padova, dove si raccorda con la tangenziale esistente (Corso Kennedy).

Il secondo intervento, denominato tratto G, cinge la città di Padova a sud, in aderenza alla tangenziale esistente, di cui è previsto l'adeguamento, e ad ovest, oltre il sedime della tangenziale esistente, nella fascia di territorio compresa tra il Canale Brentelle e Corso Australia, fino a congiungersi a nord, dopo aver oltrepassato l'autostrada A4, con la tangenziale esistente di Limena.

Il terzo ed ultimo tratto di progetto si sviluppa a nord di Padova, in aderenza a via Terraglione nel Comune di Vigodarzere, dalla S.R. 47 alla S.R. 308.

Sezione tipo

Con riferimento al D.M. 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" la classificazione della strada è (Velocità di progetto VP = 70-120 km/h):

Tratto (G) strada tipo **B - Extraurbane principali**: (2+2 corsie, modificata rispetto al D.M.)

Composizione tipica della piattaforma stradale, tranne eccezioni locali:

- Spartitraffico centrale L= 3,50 m (2,50 valore minimo da normativa)
- Banchina in sinistra L=0,50 m
- 2+2 corsie: L=3,75 m
- Banchina in destra L=1,75 m

Tratto (I), strada lungo l'Idrovia prevista in tipo **CI**, ovvero con unica corsia per senso di marcia L= 3,75 e banchina in destra di larghezza pari a 1,50m;

Tratto nord (T) Terraglione, anch'esso previsto in tipo **CI**, ovvero con unica corsia per senso di marcia L= 3,75 e banchina in destra di larghezza pari a 1,50m;

Il tratto Venezia - Padova (I)

Il tratto Venezia - Padova di progetto (denominato Tratta I) ha origine dalla Strada Statale n.309, all'altezza della Conca di navigazione "Romea" (E55), in comune di Mira, e prosegue fino ad innestarsi ad ovest sulla Tangenziale Est di Padova. Lo sviluppo complessivo del tracciato misura circa 21.3 Km e si sviluppa per la maggior parte in rilevato e in affiancamento all'Idrovia Padova-Venezia. Tale Idrovia risulta attualmente solo parzialmente realizzata, e la tratta (I) in progetto include il completamento di tale opera nel tratto tra il fiume Brenta e il canale Taglio Nuovissimo, così come illustrato nel paragrafo 2.1.2.1.

In corrispondenza del nodo con la S.S. n. 309, è prevista la costruzione di uno svincolo a rampe dirette a partire dal quale il tracciato, proseguendo a raso, si dispone parallelo all'argine sinistro dell'Idrovia superando in viadotto il canale Taglio Nuovissimo. Successivamente l'asse si riporta in rilevato e prosegue con un lungo rettilineo verso ovest, mantenendosi sempre in affiancamento al canale scolmatore di progetto, tranne che nel Comune di Dolo quando il tracciato scende in trincea per sottopassare due cavalcavia esistenti, per poi proseguire in Comune di Strà, dove è previsto uno svincolo a rotatoria in prossimità della Zona industriale di Fossò, rotatoria per la realizzazione della quale l'asse I abbandona il parallelismo con l'idrovia, disegnando un arco a sud prima di riportarsi sulla stessa.

Il tracciato prosegue pressoché a raso nel tratto a cavallo del confine tra Strà e Vigonovo, portandosi in trincea solo per un breve tratto di circa 200 m per sottopassare un cavalcavia esistente, prima di iniziare a salire per superare con una nuova struttura il fiume Brenta (in questo punto è prevista, inoltre, la cucitura tra il tratto finale dell'idrovia di progetto e il tratto iniziale dell'idrovia esistente).

Proseguendo in direzione Padova, il tracciato sottopassa una serie di cavalcavia esistenti (tra cui la S.P.17 in prossimità della chiusa mobile a destra del Brenta e la S.P. 40, nel Comune di Saonara, (Strada dei Vivai),

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Vertical handwritten notes and signatures on the right margin.

per poi proseguire in prosegue in rettilineo in adiacenza all'idrovia fino alla rotatoria di progetto, in corrispondenza del Nuovo Casello di Padova Zona Industriale (Casello di progetto).

L'asse principale prosegue in direzione nord-ovest sino al sottopasso della bretella autostradale esistente di collegamento tra la A13 e la A4 e, subito dopo, la viabilità di collegamento tra la A13 e la Z.I. di nuova realizzazione. Poco oltre, in corrispondenza dell'intersezione con la S.P. 36/via Messico, dove termina l'idrovia, è prevista la realizzazione di uno svincolo a rotatoria con rampe dirette.

Il tracciato prosegue poi in nuova sede posizionandosi tra le piattaforme ferroviarie dell'interporto merci, in terreni attualmente non insediati, sino all'intersezione con la linea ferroviaria della Padova/Interporto merci e con via Inghilterra (arteria a servizio della Z.I.), interferenza risolta mediante una rotatoria posta ad una quota più alta rispetto al piano campagna per evitare la sede ferroviaria, a cui si accede mediante rampe di idonea pendenza.

L'asse di progetto prosegue lungo la rampa che si stacca dal quadrante nord-ovest della rotatoria, sottopassa la tangenziale est al km 20+370 per confluire in una seconda rotatoria da cui, in direzione sud, si dipartono le rampe da e per la tangenziale esistente.

Il tratto I termina al km. 21+330.

Idrovia

Oltre agli interventi di mitigazione, il progetto propone un'opera di compensazione di grande importanza per l'intero territorio interessato dalle opere e in particolare per l'ambito padovano, e cioè la realizzazione dello scolmatore tra Brenta e Novissimo, la già citata Idrovia.

Il percorso dello scolmatore di 10,4 km si sovrappone al sedime della ipotizzata Idrovia, con un dimensionamento che mantiene la possibilità di un utilizzo plurimo dello specchio d'acqua, dato che sia la nuova strada sull'argine sud, sia i manufatti di attraversamento vengono mantenuti o disegnati in modo da permettere l'eventuale futura navigabilità del corso d'acqua, con limitati adeguamenti del canale.

Si ricorda che sono stati già realizzati importanti manufatti idraulici finalizzati all'Idrovia, quali il sostegno di Strà, le paratoie in destra Brenta, le banchine del porto interno di Padova, la conca Romea a est del Novissimo.

L'opera di presa in sinistra Brenta a Vigonovo è il manufatto più rilevante della proposta ed è dimensionata con riferimento alla scala delle portate del fiume. Essa è sezionata da una paratoia ad abbattimento, che permette di regolare la portata di deflusso. La larghezza libera di passaggio è pari a 32 m. A valle della paratoia è prevista la vasca di smorzamento della vena, dato che il dislivello tra la platea e il livello nello scolmatore è di 3,4 m. Lo scolmatore, è previsto vivificato dalla portata prelevata dal Brenta attraverso una tubazione intercettabile da valvola, con fondo tubo posto a quota 2,5 m s.m. in modo da essere sempre alimentato.

Normalmente l'opera di presa sarà asciutta, dato che la platea dello sfioratore laterale in parete grossa è posta a quota 8,6 m s.m., ed interessata solo da portate di piena superiori a circa 1.000 m³/s. Il fondo del canale scolmatore avrà la stessa quota della soglia dell'opera di sostegno del Novissimo, attraversato a raso, e sarà sostenuto, verso Laguna, dalla chiusa Romea. Questa soluzione consentirà la trasformazione dello scolmatore in Idrovia con opere di modesta entità.

Il trasporto solido derivante da questa diversione può servire, una volta regolato, come fattore positivo contro l'impovertimento di sedimenti che si riscontra in Laguna e trasformandola progressivamente in un braccio di mare. Per evitare comunque che il materiale sedimentabile si depositi in un solo punto, la consegna delle acque torbide avverrà in più settori; anche a questo fine, la flessibilità della gestione delle acque dello scolmatore prevede che il suo flusso possa essere suddiviso tra Novissimo, Bondante e Dogaletto.

L'incrocio con il Novissimo costituisce il nodo idraulico che permette di distribuire le portate diverte verso la Laguna o la foce del Novissimo, a seconda dei criteri di gestione dei flussi. Il Novissimo, inoltre, offre la possibilità di suddividere la consegna della torbida in più punti, lungo il suo percorso parallelo alla Laguna, usufruendo di sfiori in sponda sinistra, con recapito nei canali di bonifica che lo sottopassano (Tronco comune, scolo Cornio, canale di Lova, scolo Cavaizza, canale Scirocchetto).

Il Raccordo di Padova (G)

Il Raccordo di Padova (tratto G) rappresenta il cuore della nuova infrastruttura, configurandosi come l'opera che permette la chiusura ad ovest dell'anello delle attuali Tangenziali Nord, Est e Sud di Padova, mettendo in

MINISTERO
PUBBLICA TUTELA DEL TERRITORIO
E PAESAGGIO
Commissione
dell'Urbanistica
Consiglio
della Commissione
dell'Urbanistica
Consiglio
della Commissione
dell'Urbanistica

... i due caselli di Padova Sud e Padova Ovest e la A4 (al nuovo Casello di Ronchi) con una
... infrastruttura alternativa all'attuale Corso Australia che, per la sua vicinanza alla perimetrazione urbana, non
... in grado di svolgere un'efficace azione di filtro nei confronti della mobilità di tipo tangenziale extraurbano.

Il tracciato ha origine in prossimità del tratto di raccordo autostradale con Padova Sud, ovvero in prossimità dello svincolo che ne permette il collegamento con la S.S. 16, e prosegue, per il tratto stradale compreso tra l'innesto con la S.S. 16 in Comune di Albignasego e l'attuale svincolo "Curva Boston", dove la viabilità esistente si collega a Corso Australia, con l'adeguamento della sezione stradale esistente alla categoria tipo B di progetto, evitando così pericolosi restringimenti di carreggiata (la sezione di circa 17 m passa ad una di 23 m con adeguamento di relativi viadotti e sottopassi e/o cavalcavia esistenti).

Superato lo svincolo, il tracciato del tratto G prevede il riutilizzo di un corridoio infrastrutturale già individuato nell'ambito di un intervento in corso di realizzazione da parte di Veneto Strade che consentirà il collegamento dello svincolo tra Corso Boston e Corso Australia con la S.P. 89, progetto che prevede la realizzazione di una viabilità con caratteristiche di una strada di tipo C1. Al fine di evitare il consumo di territorio e di rendere inservibili opere che saranno realizzate a breve, si prevede il parziale riutilizzo del sedime e dell'infrastruttura relativa al progetto di Veneto Strade, con i necessari adeguamenti e integrazioni delle opere.

In corrispondenza della via Sant'Antonio è previsto uno svincolo a rotatoria di collegamento con la viabilità ordinaria a cavallo tra i Comuni di Abano Terme, Padova e Selvazzano. All'intersezione con la S.P. 250 si prevede che la nuova viabilità sottopassi quella esistente, al fine di evitare l'insorgere di forti interferenze con i numerosi edifici prospicienti la S.P. 250, tra cui si segnala la presenza di una Villa Veneta del XVIII secolo (Villa Zuccato Sartorio Sbalchiero, in comune di Abano Terme), circondata da un'area boscata, oltre che di un parco di interesse storico che mantiene un rapporto visuale esistente attraverso i campi aperti fino alla suddetta Villa; la scelta di porsi in sottopasso è quindi finalizzata alla salvaguardia anche del rapporto visuale in un ambito territoriale di pregio.

Raggiunta la S.P. 89 (Strada dei Colli) e terminata la possibilità di riutilizzo del sedime della viabilità prevista nel progetto di Veneto Strade, ed il relativo svincolo, l'asse principale prosegue verso sud-ovest in rettilineo fino all'intersezione con via Sant'Antonio dove si dispone lungo la direttrice sud-est/nord-ovest per poi curvare decisamente verso nord, proseguendo il suo sviluppo ad ovest di Padova, verso Limena, in modo da completare il raccordo anulare della città, inserendosi nel corridoio compreso tra la Z.I. di Saccolongo e il Comune di Selvazzano Dentro.

Tra il Comune di Saccolongo e quello di Selvazzano Dentro, in un'area di caratteristiche prevalentemente agricole, si ha l'interferenza e la necessità di scavalco del fiume Bacchiglione e della sua ampia zona golenale di notevole valenza ambientale (è prevista infatti in loco la realizzazione del "parco fluviale del Bacchiglione"), con problematiche tecniche, ambientali ed idrauliche di particolare notazione. La soluzione di progetto, che deve garantire la continuità della viabilità interferita lungo il rilevato di approccio al viadotto al Km 7+800 (Via Schiavo), evitando la realizzazione di opere d'arte e prevedendo la sola deviazione stradale del tracciato planimetrico della strada locale, è stata quella di realizzare un nuovo ponte sul Bacchiglione (e sulle aree golenali), di lunghezza 1030m, di cui 90 m rappresentano lo scavalco della via d'acqua, garantendo la continuità di tutte viabilità poste al di sotto degli argini e limitando l'altezza dei rilevati di approccio.

Superato il corso d'acqua, dopo il raccordo con la S.R. 11 e il sovrappasso della S.P. 13, si entra nei Comuni di Rubano e Mestrino, dove si riscontrano interferenze critiche con i fabbricati residenziali anche di recente costruzione posti ad ovest del tracciato, a rischio demolizione, e con l'area del Bosco delle Cave di Rubano (area sottoposta a vincolo ambientale); le suddette interferenze vengono risolte con variazioni sia planimetriche che altimetriche atte a far sì che tali zone siano interessate solo marginalmente dalle opere di progetto.

Il nastro stradale, disponendosi definitivamente lungo la direttrice est-ovest, si connette con l'autostrada A4, in modo da "chiudere" il cerchio attorno alla città di Padova collegandosi alla tangenziale di Limena (S.R. 47) e, successivamente, all'ultimo tratto di progetto lungo via Terraglione (tratto T), tramite due bretelle complanari all'autostrada A4.

La direttrice est-ovest (Limena-Ronchi) scavalca il nastro autostradale mediante un viadotto e si colloca in parallelismo all'autostrada sul fronte nord. La direttrice ovest-est (Ronchi-Limena) affianca anch'essa l'autostrada, rimanendo allineata sul fronte sud. Le due arterie coronano così affiancate, su fronti opposti,

M. Melle

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Vertical handwritten notes and signatures on the right margin.

all'A4 per circa 2 km, sino a superare in viadotto il Canale Brentella ,per poi piegare verso nord e andare a raccordarsi alla viabilità di accesso alla Zona Industriale di Limena.

Le due bretelle di scavalco dell'A4 confluiscono in una rotatoria poco più a nord dell'autostrada, dove si innestano anche due bracci di collegamento alla viabilità locale, e proseguono nuovamente affiancate, in direzione nord fino alla tangenziale di Limena sul sedime dei via Marcinelle, di cui è previsto il raddoppio della carreggiata. L'innesto sulla tangenziale di Limena avviene utilizzando il raccordo esistente a rotatoria con la Zona Industriale e la tangenziale con Ponterotto.

Il tracciato termina alla progressiva Km 19+480 m.

Il Terraglione a nord di Padova (T)

Il tratto T si sviluppa a nord della città di Padova e permette il collegamento tra la tangenziale di Limena e la S.R.308. Costituisce in pratica l'elemento di continuità del sistema viario di progetto fin qui descritto (tratti I + tratto G) fino alla SR 308, risultando più funzionale al traffico locale che a quello di tipo tangenziale extraurbano. Tale asse infatti, disposto parallelamente alla attuale tangenziale nord di Padova e all'asse di distribuzione est-ovest interno alla città, rappresenta l'opportunità per i comuni limitrofi di effettuare spostamenti est-ovest, rimanendo al di fuori della viabilità urbana. Al contempo, però, permette di intercettare anche il traffico radiale in ingresso, che, provenendo da nord, ha come destinazioni le aree a ovest o ad est di Padova, ovvero l'ingresso in autostrada.

La soluzione interessa marginalmente l'area del "Tavello", collocata in adiacenza al Brenta a nord di Limena, caratterizzata da peculiarità ambientali e storico-culturali. Gli elementi di maggior pregio sono costituiti dalla presenza di "Villa Pedrazza" e, a nord di questa, l'ampia ansa del Brenta. Tuttavia il tracciato stradale risulta decisamente staccato sia dall'ansa in questione che dalla villa dalla quale è separato anche visivamente dal bosco di pioppi esistente. Il problema maggiore pertanto consiste nella mitigazione acustica e visiva nei confronti degli edifici (residenze agricole) più prossimi.

Il tratto T prevede che il raccordo anulare attorno a Padova prosegua lungo un corridoio est-ovest, sfruttando gran parte del sedime esistente della SP 87 – via Terraglione. La sezione stradale adottata è di categoria inferiore alla precedente, ovvero di tipo C1 (una corsia per senso di marcia di larghezza pari a 3,75m).

Il punto di inizio del tracciato coincide con una rotatoria da realizzarsi sulla S.R. 47, a nord del centro abitato di Limena, per poi attraversare la "zona del Tavello" e, dal km 0+991 al km 1+121 del tracciato, il fiume Brenta mediante un'opera d'arte a campata unica di 130m a via di corsa inferiore, che si innesta sul rilevato stradale di progetto. Tale soluzione permette di avere una livelletta contenuta e quindi un minore impatto sul territorio. La sezione stradale del ponte prevede inoltre una pista ciclabile e una pista pedonale.

Oltrepassato il fiume Brenta, la nuova viabilità viene connessa alla S.P. 46 e alla S.P. 87 mediante una rotatoria di collegamento tra la nuova viabilità e le due strade provinciali, per poi proseguire sfruttando il sedime della S.P. 87, con l'adeguamento della attuale sezione alla categoria C1, ipotizzando un allargamento dal lato sud della viabilità esistente del Terraglione. Al fine di eliminare gli accessi diretti alla viabilità principale, sono state dislocate lungo il tratto I, oltre a quella già citata, altre due rotatorie, con l'obiettivo di concentrare gli accessi all'asse principale in pochi punti.

In prossimità dell'abitato del Terraglione, prima della linea ferroviaria il tracciato viene deviato più a sud con una curva di raggio 500m, per evitare le numerose abitazioni comprese tra la linea ferroviaria e il fiume Muson dei Sassi con la realizzazione di un viadotto di lunghezza pari a circa 760 m, che consente di superare la linea FF.SS., la S.R. 307 e il corso d'acqua.

In tal modo il tracciato entra nell'area territoriale del comune di Campodarsego, a sud di un'area industriale in espansione, per innestarsi su via Pioga con una rotatoria. Tale intersezione a raso consente il collegamento con la zona di Campodarsego a nord con il Comune di Cadoneghe a sud. Il tratto T viene infine collegato, mediante uno svincolo a racchetta a livelli sfalsati, alla S.R. 308, dopo aver superato via Frattina con un breve cavalcavia, che sfrutta la quota di rilevato necessaria alla connessione con la S.R. 308.

Il tratto T termina alla progressiva Km 7+176.

SVINCOLI ED OPERE D'ARTE

Svincoli

Sono previsti 12 svincoli e precisamente:

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)

MINISTERO D. L. LA TUTELA DEL TERRITORIO, Commissione Ambientale - VIA S. S. 309

Romea, Svincolo di Dolo, Svincolo di Strà, Svincolo Nuovo Casello autostradale Zona Padova, Svincolo Tangenziale di Padova (zona interporto), Svincolo Curva Boston, Svincolo via Antonio, Svincolo S.P. 89, Svincolo S.S.11, Svincolo Nuovo Casello autostradale Ronchi di Campanile, Svincolo S.P. 47, Svincolo S.P. 46, Svincolo S.R. 308.

Opere d'Arte Principali

Sono previste 11 Opere d'arte principali, tra Ponti e Viadotti; in massima parte si tratta di opere nuove, tranne il Viadotto sulla S.S.16 per il quale è previsto l'adeguamento alla nuova carreggiata.

- | | |
|---|--------------|
| 1. Viadotto sul fiume Brenta - Vigonovo | L = 308 m |
| 2. Viadotto Corso Inghilterra | L = 242+74 m |
| 3. Adeguamento Corso Boston - Viadotto esistente su S.S.16 | L = 424 m |
| 4. Svincolo Corso Boston - Viadotto su bretella per Abano Terme | L = 74 m |
| 5. Viadotto fiume Bacchiglione - località Selvazzano | L = 1030 m |
| 6. Viadotto S.P. 13 | L = 320 m |
| 7. Viadotto di svincolo con S.R. 11 e S.P. 89 | L = 108m |
| 8. Viadotto scavalco A4 - Ronchi | L = 473 m |
| 9. Ponte sul fiume Brenta - località Tavello sol.1 | L = 130 m |
| 10. Ponte sul fiume Brenta - località Tavello sol.2 | L = 170 m |
| 11. Viadotto su FF.SS., Muson dei Sassi e S.R. 307 | L = 750 m |

Particolarmente interessanti sono le seguenti:

- Ponte sul Brenta** - Si tratta di un ponte strallato a tre luci (scelta dettata dalla volontà di evitare il posizionamento di pile in alveo o in golena) sorrette da stralli ancorati a due antenne. Planimetricamente il ponte si trova in corrispondenza di una curva con un raggio di 750 m; da un punto di vista altimetrico, invece, la campata centrale è pianeggiante mentre quelle laterali hanno una pendenza del 6%. Il ponte ha una lunghezza di 308 m, con luci di 77 m - 154 m - 77 m. L'impalcato è a sezione chiusa, con una carreggiata centrale di 10,50 m, affiancata da una pista ciclo-pedonale di 3,00 m per una larghezza complessiva di 15,30 m, compresi i parapetti.

L'impalcato è sorretto da stralli che dipartono dalle antenne a forma ad Y rovesciata, con il gambo rivolto verso l'alto ed un'altezza complessiva dalla quota di campagna di 35 m, disposti sia a ventaglio che ad arpa. La struttura longitudinale è costituita da un impalcato su due travi disposte parallele all'asse, di sezione rettangolare di dimensioni 2 m x 5,25 m e una lastra ortotropa in acciaio con irrigidimenti disposti longitudinalmente al ponte.
- Ponte sul Bacchiglione** - Si tratta di una struttura di 1.030 m di lunghezza complessiva con 25 campate di cui le due campate di riva hanno luce pari a 30m, la campata corrispondente all'attraversamento del Bacchiglione è di 90 m e le rimanenti 22 campate hanno luce pari 40 m. Vista la notevole luce, la campata sul Bacchiglione prevede la realizzazione di un arco centrale in acciaio con l'impalcato sostenuto da tiranti verticali.

La sezione dell'impalcato è costituita da 2 cassoni in c.a.p. completati da una soletta collaborante in c.a. gettata in opera su lastre predalles prefabbricate. Per sostenere gli sbalzi trasversali, si aggiungono degli elementi prefabbricati diagonali con funzione di puntoni, ad interasse di 2.5 m.

Fondazioni

Per quanto riguarda le opere importanti, quali i ponti su Brenta e Bacchiglione, quelle sull'idrovia, sulle autostrade e sulle linee Ferroviarie, si ipotizza l'adozione di fondazioni profonde su pali di grande diametro (da 1000 mm a 1500 mm), a profondità attorno a 40 m dal piano campagna, oppure su diaframmi a setti di

Sistema viario di collegamento e aduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

analoghe profondità, soprattutto laddove siano necessarie opere di fondazione che possano garantire elevati carichi orizzontali.

Sulla base delle conoscenze generali sulle caratteristiche del sistema degli acquiferi, occorre prevedere la possibilità che in fase di scavo avvenga il mescolamento delle falde, con adozione di un rivestimento provvisorio del foro con un tuboforma metallico per tutto il tratto interessato dalla prima falda. Tale accorgimento consentirà di evitare il collegamento idraulico tra le falde, preservando la continuità degli strati argillosi impermeabili che le confinano.

Opere in Scavo

Il progetto prevede la costruzione di lunghe trincee prima di gallerie artificiali generalmente di attraversamento di importanti canali, strade e autostrade; in particolare si evidenziano 4 attraversamenti principali:

- **Naviglio e SR11** - con lunghezza ~750 m di galleria artificiale e ~ 1,5 km di trincea;
- **Canale Battaglia** - con lunghezza ~100 m di galleria artificiale e ~ 1 km di trincea;
- **Galleria Aponense** - con lunghezza ~100 m di galleria artificiale e ~ 1,5 km di trincea;
- **Ferr. MI-VE** - con lunghezza ~ 20 m di galleria artificiale e ~ 0,6 km di trincea.

Rilevati Stradali

La maggior parte del tracciato si sviluppa su rilevati di altezza variabile da 1 m a 3 m circa rispetto al p.c.; fanno eccezione i tratti di accesso ai viadotti e ai cavalcavia, dove, come detto, si possono raggiungere altezze sino a 9 m circa.

La natura e le caratteristiche dei terreni di fondazione non pongono in generale problemi di stabilità dei corpi dei rilevati, che sono previsti con scarpate con pendenza di 2/3 (rapporto altezza/larghezza) e con una berma di 1 metro laddove l'altezza dei rilevati superi i 5 metri.

Per migliorare le caratteristiche del terreno di sottofondo si potrà prevedere la posa di un geotessuto e/o di una geogriglia, con funzione di anticontaminazione e di rinforzo.

ALTERNATIVE PROGETTUALI

Il progetto è particolarmente ricco (data la lunga gestazione e la gestione della fase di concertazione) di alternative progettuali, classificabili nei seguenti raggruppamenti, descritti nei successivi paragrafi:

- corridoi alternativi
- viabilità complementare
- varianti locali
- varianti ambientali

Corridoi alternativi

Corridoi alternativi lungo il tratto dell'Idrovia

Variante ICI: La variante prevede lo spostamento dell'asse "A" a nord dell'idrovia, in corrispondenza dell'abitato di Vigonovo, piegando leggermente verso sud e successivamente verso nord con curva di 500m di raggio e attraversando l'idrovia, in obliquo, con un ponte di 215m di luce. Sul lato nord dell'idrovia il tracciato è in trincea, per mascherare la sua presenza di fronte alla villa Sarego. Successivamente il percorso piega verso sud e attraversa il Brenta con un ponte di 232 m per proseguire poi verso ovest, mantenendosi sulla sponda nord dell'Idrovia, e, successivamente, riportarsi sulla sponda sud dell'Idrovia con un altro ponte di 232 m. La variante è lunga in totale 3.840m circa.

Corridoi alternativi lungo il tratto del Gra

Variante GC1: Si tratta della proposta di variante maggiormente significativa del tratto **G**, caratterizzata dall'abbandono del tratto a sud di Padova (ove è previsto l'adeguamento della viabilità esistente) con la creazione di una viabilità nuova, in area non totalmente urbanizzata e con un sviluppo più diretto di quello di progetto. La variante risolve una serie di problematiche tra cui l'alleggerimento del traffico lungo l'asse Bretella A13, Corso Boston, rettificando il tratto Corso I maggio e S. Domenico e riducendo la lunghezza totale del tratto **G**. La lunghezza totale del corridoio GC1 è di 7.406 m.

MINISTERO DELL'AMBITO TERRITORIALE, REGIONALE E DEL TURISMO
DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO, DELL'AMBIENTE E DEL PAESAGGIO
COMMISSIONE REGIONALE DI VALUTAZIONE
DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO, DELL'AMBIENTE E DEL PAESAGGIO
COMMISSIONE REGIONALE DI VALUTAZIONE
DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO, DELL'AMBIENTE E DEL PAESAGGIO
COMMISSIONE REGIONALE DI VALUTAZIONE

C2: in Comune di Selvazzano viene previsto un percorso di variante che devia verso est rispetto al tracciato di progetto, con l'intento di minimizzare la lunghezza di interferenza tra il percorso GRA e l'area golenale del Bacchiglione (un primo tratto in rilevato, per circa 660m, e successivamente su viadotto per 480m), seguendo inoltre le partizioni agricole locali. La lunghezza totale della variante è di 4.517 m circa.

Corridoi alternativi lungo il tratto del Terraglione

Variante TCI: La variante sposta più a sud l'asse del tracciato GRA, in Comune di Limena, prevedendo l'attraversamento del fiume Brenta su un viadotto di 240 m di lunghezza totale, di tre campate: due di riva da 65 m e quella centrale da 110 m. Con questa variante, posta sul bordo di un'area golenale, il tracciato si allontana dall'area SIC del Tavello e da villa Pacchiarotti, significativo fabbricato storico dell'area ora utilizzato per attività turistiche.

Viabilità complementare:

Variante C1: La viabilità complementare C1 va a potenziare lo storico asse viario di via Pontevigodarzere nei Comuni di Padova e Cadoneghe, con l'intento di portare a soluzione il cosiddetto "nodo della Castagnara" (come richiesto dal Comune di Padova, dalla Provincia di Padova e dai Comuni di Cadoneghe e Vigodarzere). La soluzione prevista comprende la realizzazione di un nuovo ponte sul Brenta alleggerendo, in parte, l'asse di via Pontevigodarzere a Padova, e di conseguenza limitando i disagi che la relativa congestione viaria comporta per la zona della Castagnara, a Vigodarzere, a Cadoneghe e a Padova.

Variante C2: La viabilità complementare C2, localizzata nel comune di Mira, è riferita al nodo stradale dell'intersezione con la S.R. 309 Romea, nelle cui prossimità è presente un importante centro commerciale. La soluzione prevede un sottopasso della viabilità locale collegato a due rotatorie da 45m di diametro per permettere lo svincolo del traffico lungo via Bastie e per Mira e Dogaletto. La soluzione dell'incrocio permetterà di eliminare l'attuale intersezione a raso, separando il traffico della S.R. 309 Romea da quello indirizzato a Mira ed al centro commerciale. L'incrocio con sottopasso di via Bastie permetterà inoltre il collegamento con Dogaretto senza attraversamenti della Romea.

Varianti locali

Varianti locali lungo il tratto dell'Idrovia

Variante I1: prevede la realizzazione di una bretella di entrata/uscita, con obbligo di svolta a destra, lungo il tratto stradale "I", a servizio della zona artigianale di Giare.

Variante I2: modifica il tracciato "base" nel territorio comunale di Dolo, in prossimità del cavalcavia esistente lungo la S.P. 19, che collega Dolo a nord con Camponogara a sud.

Variante I3: La variante non apporta modifiche al tracciato "base" poiché riguarda un tratto di viabilità complementare che attraversa da nord a sud il Comune di Strà, verso il Comune di Fiesso d'Artico e il Comune di Dolo.

Variante I4: La variante, localizzata nel comune di Vigonovo, prevede la realizzazione del tratto (I) nell'area direttamente adiacente all'idrovia per mezzo di "vasche" in calcestruzzo e di gallerie artificiali. La variante permette l'allontanamento della strada dai fabbricati esistenti e l'accessibilità allo specchio d'acqua per le attività ludico sportive, nonché il passaggio del percorso ciclopedonale esistente.

Variante I5: È prevista la realizzazione del nuovo casello dell'A13 in zona industriale a Padova, di tipologia diversa rispetto all'ipotesi progettuale, dividendolo in due parti con tre aree di esazione: le prime due a sud dell'idrovia (a servizio delle direzioni da e per Bologna) e la terza nell'area dell'attuale casello per le direzioni da e per A4.

Variante I6: La variante prevede un sottopasso della viabilità interna dell'interporto da parte del percorso GRA, viste le notevoli dimensioni che i carrelli e le gru di manovra raggiungono e che avrebbero avuto difficoltà di movimento in presenza del viadotto sovrastante.

Varianti locali lungo il tratto del Gra

Variante G1: La variante prevede il raddoppio del manufatto di scavalco del raccordo autostradale dell'A13 da parte dello svincolo di Corso I Maggio, allo scopo di raddoppiare le carreggiate, insufficienti a smaltire il traffico previsto.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

...SIA DEL T...
...Commissione Tecnica...
...Ambito Ambientale...
...Commissione...
...il Segretario...
...Commissione...

Variante GA2: Il progetto infrastrutturale prevede una mitigazione della nuova infrastruttura con delle siepi con opere di continuità biologica con riferimento allo Schema Direttore delle azioni paesaggistiche che individua nel nodo n.11 "Bosco di Rubano" un importante elemento figurativo. Al fine di rafforzare il valore sia figurativo che ambientale, la variante GA2 propone una compensazione ambientale che coinvolge alcune aree ricomprese tra la nuova viabilità ed il bosco. La funzione di mitigazione viene quindi ampliata a quella di compensazione aumentando in modo significativo la biodiversità dell'area e la potenzialità ricreativa degli spazi verdi.

Interventi utili alla sicurezza idraulica:

Variante S1: Si tratta della realizzazione di uno scolmatore di piena del fiume Brenta nell'alveo dell'idrovia Padova - Venezia con valenza di opera di mitigazione sul sistema idraulico e con l'obiettivo primario di garantire la sicurezza idraulica dell'ambito territoriale attraversato, offrendo un bacino con capacità di invaso di alcuni milioni di metri cubi. L'opera, inoltre, così come oggi proposta, è in grado di fornire un significativo contributo anche alla sicurezza idraulica della città di Padova, agendo come scolmatore di piena del Brenta verso la laguna di Venezia in situazioni particolarmente critiche.

ANALISI TRASPORTISTICA

Lo studio è stato sviluppato attraverso l'implementazione di un modello matematico di simulazione, riferito all'anno 2006 rappresentativo dei flussi veicolari attuali. L'anno 2015 è il riferimento temporale al quale si sono riferiti i diversi scenari infrastrutturali oggetto di simulazione. I flussi che caricano la rete sono quelli relativi alle 24 ore. La finalità dello studio, infatti, è stata principalmente la stima dei transiti che possono fornire ricavi da pedaggio, ben rappresentati dalla somma dei traffici giornalieri, e, solo secondariamente, la verifica del livello di servizio delle infrastrutture nelle ore di massimo carico, che si rappresenta con il traffico nell'ora di punta.

Per il trend di crescita della domanda di mobilità è stato assunto, quale tasso di incremento, un valore cautelativo rispetto al valore dello scenario "basso" definito dal PGT (anno 2000), presupponendo che ogni anno il numero di autoveicoli sulla rete abbia un incremento medio del 1,7% e quello dei veicoli pesanti si attesti sull'ordine del 1,5% (dal 2006 al 2010), mentre dal 2011 al 2015 l'incremento stimato è di 1,5% sia per il veicoli leggeri che per i pesanti.

La rete viaria che rappresenta l'offerta stradale per il trasporto privato, è stata rappresentata attraverso un grafo georeferenziato costituito dai seguenti elementi:

- Zone, per un totale di 462, rappresentanti le aree corrispondenti ai comuni dell'area;
- Archi (10252 monodirezionali), rappresentanti gli assi viari della rete reale considerata;
- Nodi (4304), corrispondenti alle intersezioni o punti di confluenza della rete;
- Connessioni (1052), rappresentanti i punti di origine o destinazione dell'utente;
- Sezioni di rilievo (235), rappresentanti i punti di comparazione rilevato-simulato;

La rete in altri termini rappresenta:

- I rami autostradali del Veneto e la loro connessione con le autostrade delle regioni confinanti, come la A22 del Brennero e la A28 Portogruaro - Pordenone;
- Tutte le strade Statali e Regionali del Veneto;
- Tutte le strade provinciali comprese nelle province di Vicenza, Treviso, Padova, Venezia, Rovigo, e parte di quelle presenti nelle province di Belluno e Verona;
- La viabilità comunale urbana dei principali capoluoghi di provincia quali Padova, Treviso, Vicenza e Venezia (Mestre).

Le opere infrastrutturali considerate negli scenari di analisi, ipotizzando che siano già esistenti all'orizzonte temporale di riferimento (anno 2015), denominate opere invarianti, sono le seguenti:

1. Passante di Mestre;
2. SPV - Superstrada Pedemontana Veneta e relativa viabilità complementare;
3. A31 Valdastico Sud;
4. Completamento A28 Conegliano-Sacile;
5. SS 10 - Primo Lotto - Monselice Palugana;
6. Spostamento del Casello di Monselice e variante di Battaglia della SS 16;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

7. Completamento SR 308 fino a Resana;
8. Nuovo assetto viabilistico del Nodo di Padova Est - Primo Stralcio Funzionale.

Studi di Traffico

Dalle valutazioni sui risultati dello studio emerge quanto segue:

- Il raccordo est-ovest (**G**) sarà caratterizzato da un carico veicolare rilevante principalmente diretta alle aree commerciali, direzionali e produttive di Padova, ad ovest, e di Marghera, ad est, il che porta a stimare che l'asta avrà, sin dal primo periodo, un livello di servizio prossimo a **C**, con quota di veicoli pesanti che impegnerà l'asta tra il 12% e il 15% del totale veicoli. Il maggior beneficio dal traffico trasferito sulla nuova viabilità si avrà sulla S.P. 47 - Viale Australia, la S.R.11 nel tratto tra Mestrino e Padova e la S.P. 89 tra Selvazzano e Padova.
- Lo spostamento del casello di Padova zona industriale, più a sud, e il collegamento diretto con la S.P. 40 - strada dei Vivai, non altera particolarmente i volumi veicolari che oggi impegnano l'attuale accesso autostradale, anzi, con la realizzazione dell'idrovia questo casello vedrà incrementare i flussi veicolari che attualmente lo interessano per una quota pari a circa il 20%.
- L'idrovia (**I**), all'orizzonte temporale 2015, tende a sgravare di una quota di traffico marginale (4-5%) l'autostrada Padova-Mestre che si "ricarica" dei flussi che oggi impegnano la S.R.11. Oltre all'alleggerimento del traffico lungo la S.R.11 nel tratto tra Padova e Venezia, l'effetto indotto dall'asta dell'Idrovia sulla viabilità esistente è di un complessivo alleggerimento in tutta la viabilità sud dell'asta rispetto ad uno scenario senza opere.
- Si registra una tendenza all'incremento di traffico sul Passante di Mestre, dovuto principalmente ai flussi provenienti dalla S.S. 309 e dalla strada est-ovest (idrovia), flussi altrimenti richiamati dalla tangenziale di Mestre, a causa della mancanza di un collegamento diretto con la nuova asta autostradale.

ANALISI COSTI BENEFICI

Lo scenario progettuale relativo all'Analisi Costi Benefici evidenzia come, rispetto agli indicatori utilizzati, la realizzazione del GRA presenti benefici economici netti. In particolare, alla luce dei maggiori risparmi di percorrenze già sottolineati in precedenza, il valore attuale netto (VAN) dell'iniziativa risulta pari a circa 426 milioni di euro.

L'Analisi Costi-Benefici ha evidenziato la convenienza economica dell'intervento. Dai dati emerge la redditività economica del progetto al termine della vita utile (30 anni) dalla data di apertura al traffico, il VAN(E) resta positivo ed il TIR(E) è del 8,4%, al di sopra del tasso di sconto considerato per l'attualizzazione dei flussi economici (3%) e superiore al tasso di sconto sociale proposto dalla Commissione Europea (5%). I benefici attesi sono circa due volte i costi attesi.

Tasso di riferimento (CE)	5.0%
TIRE	8.4%
V.A.N.E.	€ 426.500.000
VBatt / VCatt	2.00

ATTIVITÀ IN FASE DI CANTIERE

Il presupposto tenuto in considerazione per la definizione dell'ubicazione dei cantieri è stato il rispondere alle esigenze logistiche originate dall'esecuzione dei lavori di realizzazione del GRA, con la scelta di siti facilmente raggiungibili, per quanto possibile, dalla rete di viabilità ordinaria e con buone disponibilità idriche (collegamento alla rete di distribuzione primaria). Tra le altre caratteristiche previste vi sono la facilità di approvvigionamento dei materiali nei relativi ambiti di appartenenza, riducendo quanto più possibile le distanze da percorrere e il numero di transiti dei mezzi, la disponibilità di energia e la funzionalità dei sistemi di depurazione e smaltimento dei rifiuti.

Come strade di accesso ai cantieri si prevede, come detto, di utilizzare prevalentemente la viabilità esistente, costituita principalmente da strade comunali ed interpoderali opportunamente adeguate, ove necessario, alle necessità di transito dei mezzi pesanti.

La scelta è stata inoltre integrata con i seguenti criteri:

individuazione di zone idonee ad ospitare i cantieri, al riparo da rischi naturali e con caratteristiche morfologiche pianeggianti e di adeguata estensione, nonché opportunamente distanti da ambiti insediativi, emergenze storico-testimoniali e naturalistiche di pregio.

- Ubicazione delle aree di cantiere in posizione baricentrica rispetto agli interventi, ottimizzando gli spostamenti delle maestranze e delle materie prime durante le fasi operative;

Sono stati previsti i seguenti insediamenti:

Ambito operativo e Localizzazione Territoriale	Estensione m	Tipologia Cantiere	Cod.	Destinazione d'uso	Area m ²	Province e Comuni
1. Terraglione - GRA Nord	7100	Area operativa	AO1.1	Impianti CLS	25.000	Limena, Campodarsego, Vigodarzere, Cadoneghe
2. Strada dell'Idrovia	20.900	Area operativa	AO2.1	Impianti CLS	25.000	Mira, Dolo, Camponogara, Fossò, Strà, Vigonovo, Saonara, Padova
3. GRA Ovest	15.000	Campo Base	CB3.1	C.Base/ Dir.Generale	50.000	Albignasego, Padova, Abano Terme, Selvazzano Dentro, Saccolongo, Mestrino,
		Area operativa	AO3.1	Impianti CLS	25.000	Rubano, Villafranca Padovana, Limena
4. Tangenziali Sud-Est di Padova	10.000	Area operativa	AO4.1	Impianti CLS	25.000	Padova, Noventa Padovana, Ponte San Nicolò, Albignasego

con le seguenti macro - sequenze lavorative:

- Realizzazione prioritaria delle controstrade in affiancamento al futuro corpo stradale o lungo il sedime dei tratti in adeguamento;
- Risoluzione delle principali interferenze delle controstrade con la viabilità ordinaria anticipando la realizzazione di quelle opere (es. tombini, cavalcavia e sottovia, ecc..) che consentono di dare continuità alle piste di cantiere, ricorrendo il meno possibile alla viabilità ordinaria;
- Realizzazione delle opere d'arte principali, del corpo stradale in rilevato e trincea, delle opere di svincolo e della relativa viabilità di accesso;
- Rimozione cantieri e ripristino delle aree temporaneamente occupate.

Il campo-base accoglie tutte le strutture necessarie per il ristoro ed il ricovero delle maestranze (mensa e dormitori), la sede della Direzione Generale e della Direzione Lavori. L'area sarà opportunamente attrezzata per lo svolgimento della funzione di controllo e coordinamento generale (baraccamenti per uffici, sale riunioni, sale di esposizione, sala mensa ed ampia area di parcheggio).

L'area operativa accoglie gli impianti di confezionamento del calcestruzzo (con anche funzione di deposito inerti per tali impianti) e tutte le strutture ed attrezzature di supporto, quali gli uffici tecnici dell'impresa esecutrice destinati ad assolvere le funzioni di controllo e coordinamento dei lavori relativamente alle aree di pertinenza, gli uffici di controllo e gestione degli impianti, le officine meccaniche, i magazzini minuterie e ricambi, le cisterne e i distributori per il rifornimento carburante.

Lungo il sedime di progetto sono poi previste le aree tecniche nei siti in cui si articolano le attività più specificatamente funzionali alla fase costruttiva delle singole opere. In particolare le aree in corrispondenza delle opere principali provvederanno alle seguenti funzioni:

- Per il varo viadotti: aree di assemblaggio finale e movimentazione elementi d'impalcato;
- Per la realizzazione di sottopassi (in presenza di opere provvisoriale quali diaframmi): aree di installazione degli impianti mobili per la produzione e aree di riciclo bentonite;
- In corrispondenza degli svincoli: aree di stoccaggio materiali e ricovero mezzi.

[Handwritten signatures and initials]

MINISTERO DELL'AMBIENTE DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO
 Commissione Tecnica di Verifica
 Impatto Ambientale - VIA e PAESAGGIO
 il Segretario della Commissione

conglomerati bituminosi (ad eccezione dei binder e manti di usura o drenanti che necessitano di inerti con particolari caratteristiche).

Per il bilanciamento dei movimenti di terra sono state considerate tre macro-categorie di materiali in ordine di rilevanza (inerti progressivamente meno nobili):

1. Inerti per misti granulari stabilizzati;
2. Inerti per rilevati;
3. Inerti per ritombamenti e ricoprimenti vegetali.

Le effettive quantità disponibili relative a ciascuna di queste categorie di materiali sono state ricavate dalle diverse tipologie di scavi così come dedotte dal computo metrico (applicando opportuni coefficienti di distribuzione e coefficienti di valutazione per tener conto delle perdite di lavorazione). Le quantità di progetto sono:

TIPOLOGIA		DISPONIBILITA'	FABBISOGNI	BILANCIO
Misto	[mc]	0	-437.689	-437.689
Ritombamenti e vegetale	[mc]	0	-248.394	-248.394
Rilevati	[mc]	3.122.149	-3.312.320	-190.171
Totali	[mc]	3.122.149	-3.998.403	-876.255

I fabbisogni totali stimati sono stati valutati in due distinte classi:

1. Inerti non pregiati (ritombamenti e vegetale, rilevati): costituiti da sabbie e/o da ghiaie, destinati alla realizzazione dei rilevati e delle dune antirumore, o in alternativa argille e limi, da stabilizzare a calce e/o cemento per i rilevati, o inerti da demolizione;
2. Inerti pregiati (misto): costituiti da ghiaie di buona qualità, destinati alla produzione di calcestruzzi, conglomerati bituminosi, stabilizzati e misto cementato, previa frantumazione.

TIPOLOGIA		Inerti pregiati	Inerti non pregiati	Totale
Fabbisogno	[mc]	437.689	3.560.714	3.998.403

MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

Le Mitigazioni

Le diverse tipologie di mitigazione sono state illustrate nelle tavole denominate "Abaco interventi di mitigazione" in cui sono rappresentate planimetrie, sezioni e alcune immagini di interventi analoghi. Le opere previste (da considerarsi sia in applicazione singola che in associazione con altre) sono classificate in:

Interventi a potenziamento della rete ecologica

Comprendono gli impianti di siepi, filari alberati, la realizzazione di eco-dotti (passaggi faunistici, aree di richiamo della fauna), che mirano a ricucire i caratteri naturalistici del territorio.

Interventi di mitigazione acustica

Comprendono le barriere acustiche tradizionali (pannelli fonoassorbenti - fonoisolanti, metallici, trasparenti, in legno, misti, muri verdi ecc.), e le dune in terra a scopo sia di mitigazione dell'impatto acustico che con funzioni di mascheramento visivo.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

MINISTERO DELL'INTERNO
COMMISSIONE REGIONALE
DIPARTIMENTO AMBIENTALE
C.A.V. & A.I.V. - 61/19/1977
Annullamento di ogni altro esemplare

Interventi di mitigazione idraulica

Comprendono le sistemazioni che sono proposte negli attraversamenti dei fiumi principali e di quelli minori. Tali interventi possono comprendere sistemazioni delle sponde, creazione di golene, integrazione della vegetazione arborea arbustiva, ecc., così come creazione di vasche di accumulo delle precipitazioni meteoriche, con funzione accessoria di fitodepurazione e fitostrazione.

Interventi di inserimento e mitigazione visiva

Comprendono mitigazioni con caratteristiche prettamente estetiche, poiché pur comportando tra l'altro la formazione di prati e prati alberati, tali interventi non possono essere citati tra le formazioni ecotonali - favorevoli alla fauna. Utilizzati nei casi di ripristino delle aree interne alle rotatorie, agli svincoli e alle altre aree di piccole dimensioni che potranno essere ricavate durante la realizzazione dell'opera.

Interventi a valenza paesaggistica in riferimento allo schema direttore

Tali interventi sono rappresentati in modo diverso a seconda che si tratti di interventi puntuali o lineari (tratti di strada) e sono volti a dare alle opere di mitigazione ambientale anche una valenza sul piano paesaggistico.

Le Compensazioni ambientali

Variante denominata IA1

È finalizzata alla possibile realizzazione di una compensazione ambientale che coinvolge l'intero sistema territoriale da Padova alla Laguna, tentando di trasformare la strada da elemento di rottura e di stravolgimento per il territorio ad una sorta di elemento di arricchimento, tendente a ricostruire un paesaggio che altrimenti sarebbe sconnesso, recuperando e riqualificando quelle parti di territorio che si trovano ai suoi margini.

In questo tentativo il ruolo che si chiede di ricoprire alla vegetazione è quello di ricucire lo strappo che l'inserimento di questa infrastruttura causa sul territorio e al tempo stesso quello di fornire una sorta di visione prospettica a chi percorre la strada e ne vuole percepire il tracciato. Inoltre la vegetazione potrà svolgere una funzione di barriera di sicurezza per la struttura stradale e di protezione dalla polvere e dai rumori per le abitazioni che si trovano nelle immediate vicinanze del tracciato.

La finalità di questo grande parco sarà valorizzata dalla navigabilità dell'intero canale del Fiume Brenta fino al Nuovissimo, questa via d'acqua sarà un'occasione per ripensare un vasto comprensorio che coinvolge diversi comuni che potranno trovare in questa grande spina ambientale del parco della "Riviera Verde" l'occasione per riordinare la maglia delle piste ciclabili e della visitazione lenta del territorio.

La Compensazione Idraulica

L'ipotesi della realizzazione di uno scolmatore di piena del fiume Brenta nell'alveo dell'idrovia Padova - Venezia ha inoltre valenza di opera di mitigazione sul sistema idraulico e, come tale, ha l'obiettivo primario di garantire la sicurezza idraulica dell'ambito territoriale direttamente attraversato, offrendo un bacino con capacità di invaso di alcuni milioni di metri cubi.

L'opera, così come oggi proposta, è in grado di fornire un significativo contributo anche alla sicurezza idraulica della città di Padova, agendo come scolmatore di piena del Brenta verso la laguna di Venezia in situazioni particolarmente critiche, contribuendo in maniera determinante alla sicurezza idraulica della città di Padova e del Piovese ed a ridurre gli allagamenti lungo il Bacchiglione a valle di Voltabarozzo anche per i massimi tempi di ritorno considerati.

Variante GAI

Prevede un'importante opera di compensazione paesaggistica e ambientale nel territorio di Selvazzano Dentro. Sono previste aree verdi con alberature di prima grandezza allo scopo di:

- segnalare l'itinerario di ingresso al centro urbano di Selvazzano,
- recuperare l'allineamento con la viabilità secondaria,
- mitigare l'impatto visivi verso il contesto figurativo esistente,
- tutelare la continuità ecologica tra i due lati della strada.

L'occasione di questa sistemazione paesaggistica consente anche di creare degli itinerari ciclopedonali che collegano l'abitato di Selvazzano con l'ambito di Montecchio e quindi valorizzano questo parco come una stanza ambientale di transizione tra la città e i colli.

Seguendo l'andamento delle progressive da Est a Ovest (Laguna - Padova), nel primo tratto il tracciato base di progetto preliminare è stato modificato per introdurre la **variante I1**, necessaria per consentire di imboccare facilmente la direzione Padova a chi entra nel sistema viario di progetto a Giare (e alla sua Zona Industriale), grazie alla rotatoria in cui confluiscono tutte le direttrici da e per la S.S.309. Il tracciato prosegue poi verso Ovest rimanendo in affiancamento al canale scolmatore di progetto e progressivamente si porta a raso sul piano campagna; alla km 4+150 sottopassa, senza interventi specifici, la linea ferroviaria Adria - Venezia, proseguendo, dopo una successione di brevi tratti in trincea e rilevato, sostanzialmente in rilevato.

Superata l'interferenza a livelli sfalsati con la S.P. 9 si incontra la **variante I2**, denominata "Variante di Camponogara", introdotta per migliorare e rendere più agevole l'accessibilità alla zona produttiva di Arzerini, frazione di Camponogara, mediante la realizzazione di una rotatoria sulla quale si innesta la bretella di collegamento con tale zona produttiva. Dal punto di vista altimetrico non si registrano significative variazioni rispetto alla soluzione "base": il tracciato di variante si sviluppa completamente in rilevato, a circa 1 m rispetto alla quota del piano campagna.

Dopo la variante I2 il tracciato di progetto viene ulteriormente modificato dalla **variante IA1**, che si estende per circa 1.8 km e prevede la modifica diretta dell'asse principale di progetto nel tratto compreso tra due corsi d'acqua, il canale scolmatore a Nord e lo scolo Brentoncino a Sud, tra i quali si verrebbe a creare una sorta di ansa difficilmente riutilizzabile. La modifica inserita permette di allontanare il tracciato dal canale scolmatore avvicinandolo allo scolo, ottenendo così una possibile espansione del canale scolmatore, aumentando la sua capacità di laminazione idraulica e consentendo un migliore inserimento paesaggistico (ottenibile con l'inserimento di una adeguata mitigazione ambientale verde). Pertanto il tracciato non presenta più un andamento rettilineo accostato al margine sud del canale scolmatore ma si sviluppa con una certa sinuosità, a bordo dello scolo Brentoncino, sino allo svincolo di progetto di Strà.

Nell'ambito del suddetto svincolo è localizzata la **variante I3** o "Variante di Paluello", necessaria per migliorare l'accessibilità alla viabilità principale di progetto dalle zone di Fiesso d'Artico a Nord (Casello 9) e da Fossò a Sud. La variante non apporta modifiche al tracciato base poiché riguarda due tratti di viabilità complementare che, sebbene risultino separati uno dall'altro, vengono realizzati, come detto, allo scopo comune di riorganizzare i flussi di traffico che attraversano l'area lungo la direttrice nord-sud, dal Comune di Fiesso d'Artico al Comune di Dolo.

Da notare che nel secondo tratto di viabilità complementare compreso nella variante I3, a sud dell'Idrovia nel Comune di Fossò, la soluzione proposta si differenzia dalla soluzione base per una diversa razionalizzazione del nodo e degli attestamenti della viabilità ordinaria confluyente. Dal punto di vista altimetrico non si registrano variazioni significative rispetto alla soluzione base: i tracciati di variante sono tutti in rilevato di modeste dimensioni.

Superato lo svincolo di Strà il tracciato prosegue verso Ovest riportandosi in affiancamento al canale scolmatore con piano viabile in rilevato, poco al di sopra del piano campagna, con un andamento planimetrico spesso in rettilineo; successivamente abbandona il territorio di Fossò e per un breve tratto, entra in territorio di Vigonovo per poi ritornare, dopo circa 500 m, in Comune di Strà.

Al km 11+870, superata l'interferenza con il cavalcavia di via Cesare Battisti, il tracciato devia leggermente verso Sud e ritorna nel territorio comunale di Vigonovo salendo di quota per scavalcare il fiume Brenta in viadotto. In questo frangente, e a seguito della fase di concertazione con gli Enti locali, è stata introdotta la **variante I4** denominata "Variante di Vigonovo" con l'obiettivo di salvaguardare sia gli utilizzi ambientali e ludico/sportivi, previsti a margine dello specchio d'acqua dell'Idrovia, sia le costruzioni esistenti poste a margine Sud dell'idrovia, in destra idrografica del fiume Brenta. Va infatti precisato che mentre ad Est del Brenta, ovvero alla sua sinistra idrografica, il canale scolmatore non esiste ma sarà realizzato nel medesimo contesto delle presenti opere di progetto, diversa è la situazione sulla riva opposta del fiume Brenta dove il canale è già esistente da molti anni e costituisce parte integrante del contesto ambientale e paesaggistico del territorio, del quale si deve tener conto.

L'ipotesi di progetto che viene presentata nella **variante I4** modifica il tracciato base (da progr.11+960 a progr.14+104 del tracciato), ponendosi come obiettivo quello di minimizzare l'impatto dell'opera, con particolare riguardo al contesto ambientale e paesaggistico in cui essa si inserisce, e preservare l'area a sud dell'idrovia nel punto in cui le acque artificiali del canale confluiscono in quelle naturali del Brenta. In tale area, in prossimità dell'opera di presa sul lato della sponda sinistra del fiume, è infatti presente un parco fluviale per le attività ludico-sportive che, valorizzando il "territorio dei fiumi", fanno dialogare tra di loro l'ambito naturale con i vicini spazi urbani.

1310 GRA
MINISTERO DELL'AMBIENTE
UFFICIO DEL TERRITORIO E DEL
IMPIANTO
Comitato di Verifica
VIA S. VAS
il Segretario

impresso tra il viadotto e la S.P.17, infine, il tracciato stradale viene disegnato quanto più in aderenza all'argine sinistro dello scolmatore del Brenta, in modo da allontanare la strada sia dai fabbricati a destinazione residenziale esistenti poco più a sud dell'argine, sia dal centro abitato di Vigonovo.

Per conseguire gli obiettivi suddetti, il tracciato di variante si stacca planimetricamente da quello base con una curva di ampio raggio, in modo da spostare di alcuni metri a sud l'asse stradale e riposizionare il punto di attraversamento in viadotto del Brenta, con una riduzione di lunghezza dai previsti 308 m a 234 m, lasciando immutata invece la tipologia costruttiva dell'opera d'arte, a tre campate sorrette da stralli ancorati a due antenne.

Il tracciato di progetto prosegue poi in rilevato tornando in affiancamento all'idrovia per un tratto di circa 600 m, fino al cavalcavia esistente lungo la S.P.17 e, da questo punto sino alla progressiva finale della variante (km 14+140), si differenzia in maniera sostanziale rispetto al tracciato base, con la realizzazione dell'infrastruttura per mezzo di strutture a catino in c.a. alternate a tratti di gallerie artificiali, così da mascherare la strada verso il centro abitato di Vigonovo e verso l'area del parco con una sequenza di trincee coperte e aperte accompagnate da dune in terra, che ne favoriscono l'inserimento paesaggistico a sud dell'attraversamento del fiume Brenta.

La modalità costruttiva adottata vuole assicurare la continuità dei percorsi ciclo-pedonali che conducono al parco: le solette di copertura delle trincee si configurano, infatti, quali punti di connessione tra i percorsi a nord e quelli a sud della strada di progetto. Sia dal centro di Vigonovo, mediante le piste ciclo-pedonali di progetto, sia dal centro di Saonara, grazie alla passerella ciclo-pedonale esistente, sarà pertanto possibile raggiungere l'affaccio sull'acqua.

Il tracciato di progetto prosegue verso Ovest scostandosi per un breve tratto dal corso dell'idrovia esistente per questioni geometriche di percorrenza del tracciato stradale secondo quanto previsto dalla Normativa stradale vigente, per ritornarvi in adiacenza all'altezza via Villanova e proseguendo verso Ovest rimanendo sempre in affiancamento con la riva sud dell'idrovia esistente, prima a raso sul piano campagna poi in trincea superficiale per sottopassare la S.P. 40 (Strada dei Vivai).

All'ingresso nel territorio comunale di Padova è stata introdotta la **variante I5** denominata "Casello A13 Z.I.". La configurazione di variante localizza l'ingombro delle opere in un rettangolo più lungo e stretto, pressoché a cavallo della bretella autostradale A13-A4, da corso Stati Uniti a nord fin oltre via Giorato, in Comune di Ponte San Nicolò, a sud, sfruttando il corridoio infrastrutturale dell'autostrada e riducendo in maniera significativa l'occupazione territoriale nella zona industriale di Padova.

Una volta superato l'area dell'svincolo con l'A13 di Padova / Zona Industriale, il tracciato dell'asse principale di progetto prosegue verso Ovest sovrappoendosi alla viabilità esistente di Riviera Maestri del Lavoro che attualmente delimita la sponda sud del tratto terminale dell'idrovia, proseguendo in fregio all'impronta dell'Idrovia (in questo tratto non ancora realizzata), fino a raggiungere Via Inghilterra, strada interna alla Zona Industriale di Padova. All'altezza di quest'ultima è previsto lo svincolo terminale di progetto di raccordo con la tangenziale Est di Padova. La configurazione geometrica di tale svincolo è stata modificata introducendo la **variante I6** "Interporto", per renderlo maggiormente fruibile anche ai mezzi pesanti ed evitare interferenze con le gru ed i carrelli di movimentazione dei container a margine dell'attiguo interporto merci.

Il Raccordo di Padova (G)

Il tratto G è, come già detto, il vero completamento dell'anello autostradale intorno a Padova con la chiusura ad Ovest dell'anello delle attuali Tangenziali Nord, Est e Sud di Padova, tra il casello di Padova Sud e l'Autostrada A4, connessa alla viabilità di progetto grazie al nuovo casello denominato Ronchi di Villafranca (Rubano), a nord-ovest rispetto alla città di Padova.

Il tracciato ha origine in prossimità del tratto di raccordo autostradale con Padova Sud, ovvero in prossimità dello svincolo a forma di cappio di innesto della Tangenziale Est - Corso Primo Maggio, dove è ubicata la **variante G1** "Intersezione Tangenziale/A13" motivata dalla necessità di migliorare le condizioni di deflusso del traffico lungo il manufatto di scavalco della bretella A13 già ora problematiche e che verrebbero aggravate in mancanza di interventi, dal nuovo traffico indotto dal GRA. La variante interessa solo l'attuale svincolo a livelli sfalsati nell'ambito territoriale del Comune di Albignasego, senza apportare modifiche al tracciato base, che in questo caso coincide con la situazione esistente; da questo punto il tracciato riprende la soluzione "base" (adeguamento della viabilità esistente con abbandono della proposta alternativa GC1), fino

[Handwritten signatures and initials]

alla **variante G2** che prevede la modifica dell'andamento planimetrico del tracciato stradale nel tratto tra il corso Boston e la S.R. 250.

Il tracciato di progetto preliminare lungo il tratto del GRA è stato aggiornato recependo anche le **varianti G3 e G4**; in particolare per la **variante G3**, tra le progressive km 10+700 e km 12+400 si prevede la realizzazione di un nuovo svincolo a livelli sfalsati, con rotatoria per il collegamento del GRA con la SP 13/Via Pelosa, per la quale la Provincia di Padova ha previsto, di recente anche un miglioramento delle caratteristiche funzionali, mentre per la **variante G4**, più a nord, si prevede il raccordo delle rampe di immissione/uscita dallo svincolo con la Sp13 con le rampe di immissione/uscita dallo svincolo con la SR11, permettendo contestualmente il collegamento con una viabilità secondaria.

Dal punto di vista plano-altimetrico, il tracciato stradale, non subisce particolari modifiche, in quanto la configurazione dello svincolo permette di sfruttare, nel tratto più a sud, il medesimo andamento plano-altimetrico del progetto preliminare, mentre salendo verso nord si registrano alcune lievi modifiche planimetriche necessarie per evitare l'interferenza con le abitazioni (ad est del tracciato) che sarebbero interessate dalla maggiore occupazione delle rampe relative all'intervento G3.

La variante planimetrica, che si ottiene riducendo il raggio di curvatura dai precedenti 1.000 m al valore di 670 m, è propedeutica anche all'assetto geometrico del tratto successivo interessato dalla variante G4, necessaria per allontanarsi da alcuni edifici di recente realizzazione, con la modifica del flesso planimetrico che vede ridurre i raggi planimetrici di cui al preliminare, mentre, dal punto di vista altimetrico, il tracciato mantiene la sua conformazione precedente, salvo lievi adeguamenti.

All'altezza del km 14+320 ha inizio la **variante G5** "Casello di Ronchi", studiata ed introdotta con l'obiettivo di:

- rendere congruente il tracciato di progetto con il Sistema Tangenziali Venete (SITAVE);
- minimizzare l'occupazione territoriale;
- salvaguardare le attività agricole e zootecniche dell'area a sud dell'autostrada;
- prevedere collegamenti del percorso GRA con la viabilità locale e le aree produttive a sud della ferrovia.

Tale variante, di estensione particolarmente rilevante rispetto alle altre precedentemente descritte, interessa i territori comunali di Rubano e Villafranca Padovana.

Sia la soluzione "base" che il tracciato di variante prevedono, nell'ambito territoriale suddetto, la realizzazione di un nuovo casello autostradale. Nella configurazione di variante il casello rappresenta un nodo terminale del tratto G, che prosegue verso Est "sfruttando" il tracciato SITAVE per circa due chilometri, fino all'interferenza con il canale Brentella.

Nelle fasi iniziali della progettazione preliminare il nuovo casello è stato collocato a Nord della A4, nel territorio comunale di Villafranca Padovana, nei pressi della località Ronchi (da cui ha preso il nome); successivamente, nell'aggiornamento progettuale del 2008, da cui la configurazione di tracciato denominata "base" pur mantenendo la stessa denominazione, il casello è stato disegnato a sud della A4, in località Bosco di Rubano, con schema a cappio, congruente con il tracciato "base" del tratto G.

La successiva variante denominata G5 rende compatibile il tracciato GRA con il tracciato del Sistema delle Tangenziali Venete (SITAVE), che qui si sviluppa a carreggiate separate, a nord e a sud dell'A4, tramite un'ulteriore diversa configurazione geometrica dello svincolo, a cui si è giunti per minimizzare l'occupazione territoriale dello stesso. In definitiva lo svincolo, nella sua configurazione completa (GRAP + SITAVE) assume una forma pressoché ellittica che abbraccia l'autostrada. Sono previste 4 distinte aree di esazione, disposte in affiancamento all'autostrada, una per ogni direttrice principale: da e per Milano, da e per Venezia.

La soluzione presentata fornisce una gerarchizzazione dei collegamenti che tiene conto del rango degli assi che convergono nella rotatoria. Infatti, mentre il sistema delle tangenziali e il GRA possono considerarsi finalizzati a spostamenti medio-brevi, l'autostrada A4 è dedicata a quelli medio-lunghi. Di conseguenza, la disposizione planimetrica dei tracciati prevede che dalla viabilità ordinaria si acceda a quella di rango superiore (SITAVE-GRA), e da questa all'autostrada e viceversa.

La rotatoria di svincolo (profilo G4) è posta a cavallo dell'A4 ed è alta circa 10 m sul piano campagna, ha forma ellittica con raggio planimetrico minimo pari a 60m.

Per rendere maggiormente trasparente l'attraversamento del nodo del casello di Ronchi per gli utenti che percorrono l'asse principale di progetto lungo la direttrice Padova Sud - Tangenziale di Limena sono previste rampe monodirezionali che lo by-passano direttamente, collegando l'asse G con le due bretelle

MINISTERO DELL'INTERNO
LA DEL TERRITORIO
Commissione Tecnica di Valutazione Ambientale - VIA
Ufficio Segreteria della Commissione

esistenti svincolo e la località Ponterotto sono previste ad uso promiscuo sia per il Sistema Tangenziali che per il raccordo stradale. È stato previsto anche il collegamento diretto, costituito da due rampe monodirezionali, tra il tratto (G), provenendo da Sud, e le due sopra citate bretelle.

Superato lo svincolo di Ronchi il tracciato principale di progetto gira verso Est con due carreggiate separate che affiancano l'autostrada A4, per circa 2 km, fino alla località Ponterotto dove si posiziona nel varco ristretto della fascia autostradale a margine delle abitazioni esistenti per poi scavalcare il corso del fiume Brentella in viadotto.

All'altezza dell'attraversamento del corso d'acqua ha inizio la **variante G6** denominata "Variante di Ponterotto", introdotta per rendere più fluido l'itinerario GRAP-SITAVE-Tangenziale di Limena eliminando le intersezioni a raso previste nel progetto preliminare.

La carreggiata sud (da Ronchi verso Limena) si allontana dall'asse principale con curva (lungo la quale si sviluppa il viadotto di scavalco del fiume Brentella) e controcurva con cui si dispone lungo l'asse nord-sud con livelletta in discesa al 6% in modo da superare in la doppia interferenza con l'A4 e il SITAVE, riaffiancandosi alla carreggiata nord, per proseguire poi in rettilineo.

Il Terraglione a nord di Padova (T)

Il tracciato "T" del progetto preliminare è stato aggiornato recependo le varianti T1, T2 e T3, lungo il tratto del "Terraglione", varianti che riguardavano modesti adeguamenti della posizione di alcune intersezioni (T1 e T3) e la riduzione della occupazione di uno svincolo (variante T3).

In particolare, la **variante T1** prevede la realizzazione di una nuova rotonda, al km 2+270, in modo da agevolare il raccordo con la viabilità di progetto di via Spinetti (nord) e via Busiagio (sud).

La **variante T2** si rende necessaria per allontanarsi da alcuni edifici di recente realizzazione con una traslazione del tracciato verso nord; altimetricamente il tracciato non subisce modifiche e continua ad avere andamento pianeggiante.

La **variante T3**, infine, si sviluppa nella parte terminale dell'intervento e prevede di eliminare la rampa che consentiva il collegamento diretto verso Castelfranco per chi proveniva da Limena, vista la vicinanza con le abitazioni poste in fregio alla rampa stessa. Tale manovra è comunque garantita dallo svincolo di via Cà Ponte, posto 750 m più a sud sulla S.R. n. 308.

f
F.R.
L
M
P
R
S
T
U
V
W
X
Y
Z

g se A e B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

COMPONENTE "ATMOSFERA"

Caratterizzazione della qualità dell'aria

I due scenari futuri considerati nello studio sono lo scenario programmatico (non include il GRAP, e prevede semplicemente l'attualizzazione dei volumi di traffico attuali al 2015 sulla rete stradale esistente) e lo scenario progettuale (include il GRAP e la conseguente prevista variazione di domanda viabilistica rispetto al programmatico).

Stima degli impatti

Per la stima dell'impatto sulle concentrazioni atmosferiche al suolo sono stati considerati gli scenari programmatico e progettuale al 2015, utilizzando un modello inerte (FARM) con le sole emissioni da traffico. Ciascun scenario emissivo, articolato nello spazio, è stato tradotto in input per FARM su base oraria; per ciascun scenario al 2015 sono state ricavate le mappe di qualità dell'aria, calcolate a partire dai campi orari di concentrazione in uscita dal modello.

I risultati riportati per lo scenario programmatico sono :

- gli NOx (comprensivi di NO e NO2) mostrano superamenti del livello di 40 µg/m3 (da considerare valore guida essendo il limite di legge del solo NO2) praticamente lungo tutto l'asse dell'A4, nel centro di Padova e lungo il collegamento ovest tra A4 e A13. I valori massimi, intorno a 70µg/m3, sono localizzati nel tratto di A4 tra i due innesti est ed ovest dei collegamenti con la A13.
- Il PM10 mostra livelli più bassi al confronto con i limiti di legge.
- Il CO e il benzene mostrano concentrazioni molto lontane dai limiti di legge.

Relativamente allo scenario progettuale per:

- Gli NOx si riscontrano livelli di concentrazioni che, rispetto allo scenario programmatico, scendono al di sotto di 40µg/m3 praticamente ovunque entro l'anello tangenziale formato da GRAP ed A4; lungo i nuovi tracciati la concentrazione media annuale si mantiene inferiore ai 35 µg/m3. Il valore massimo, intorno a 74µg/m3 è localizzato all'incrocio tra A4 e il Passante di Mestre, punto non interferito dalle opere GRAP;
- Il PM10 i livelli sono decisamente più bassi al confronto con i limiti di legge;

Nello studio si riportano i contributi del traffico simulato alle concentrazioni calcolate dal modello per gli NOx e polveri. L'impatto del traffico è più rilevante presso la stazione Padova-Arcella (più vicina alla A4).

COMPONENTE "AMBIENTE IDRICO"

Interazione opera – componente – relazione idraulica.

Il tracciato base del sistema viario di progetto interferisce con i seguenti corsi d'acqua principali: il Fiume Bacchiglione, il Fiume Brenta, il Torrente Muson dei Sassi in provincia di Padova e di nuovo il Fiume Brenta in provincia di Venezia. Il tracciato inoltre interessa una serie di corsi d'acqua secondari e/o artificiali (tagli, rogge, fossi irrigui e colatori campestri che si dipartono dai torrenti seguendo la forma e l'andamento dei campi) oltre al tratto in affiancamento all'idrovia Padova – Venezia.

Il territorio attraversato dal sistema viario di progetto è storicamente caratterizzato da frequenti allagamenti con aree di principale rischio idraulico individuabili nei pressi della zona industriale di Poliva, in sinistra idraulica del fiume Bacchiglione, nei comuni di Selvazzano Dentro e Mestrino e in sinistra e destra idrografica del fiume Brenta nei comuni di Limena e Vigodarzere. Per il centro di Selvazzano Dentro soggetto a pericolosità derivante da possibili tracimazioni del fiume Bacchiglione per eventi di piena già da Tr=100 anni, si prevedono, per non aumentare il rischio idraulico, opportuni varchi sul rilevato stradale in aggiunta a quelli già previsti dagli svincoli viari in modo tale da permettere il libero deflusso delle acque in caso di alluvione.

Considerando quindi sia l'idrografica locale che il rischio idraulico dei corsi d'acqua principali, della rete di bonifica e di aree caratterizzate da insufficienza delle reti di sgrondo, il profilo altimetrico stradale di progetto, per quanto possibile, viene impostato in rilevato assumendo una quota di circa +1 metro rispetto al piano campagna esistente "con valori tendenzialmente superiori in tutti i tratti classificati a rischio idraulico".

Le ipotesi di soppressioni degli attraversamenti dei corsi d'acqua principali (fiumi Bacchiglione, Brenta e torrente S. Giustina) nel progetto ci si riferisce in via generale alle prescrizioni del Genio Civile competente di zona, mentre per gli attraversamenti degli scoli consorziali, in accordo con gli Enti interessati, prevedendo il ricorso a tombini di attraversamento o ponticelli, si riferisce al "franco di bonifica" e, pertanto, le quote minime di sottotrave vengono poste sopra tale quota.

Per quanto riguarda le acque di piattaforma ne viene descritto il sistema di raccolta, trattamento e smaltimento, sino al dimensionamento e verifica delle cunette, delle caditoie, delle condotte e dei fossi di guardia prevedendo, lungo tutte le tratte principali (I, G e T), l'allacciamento di vasche di trattamento delle acque di prima pioggia. Le acque di piattaforma e di scarpata così raccolte e trattate sono recapitate al reticolo idrografico superficiale, prevedendo, ove necessario, la laminazione delle portate attraverso il risezionamento dei fossi di guardia o la realizzazione di apposite aree di accumulo vale a dire bacini di espansione e/o di lagunaggio.

Varianti

- Variante I4 (Vigonovo) con attraversamento del Brenta più a sud rispetto all'ipotesi progettuale;
- Variante I5 (Casello A13, Zona industriale Padova). Nuovo asse stradale che sovrappassa la strada dell'idrovia e l'idrovia stessa in punti diversi da quelli di progetto;
- Variante G1 (Interconnessione Tangenziale/A13) presenta un raddoppio del manufatto di scavalco del raccordo autostradale dell'A13, con un conseguente aumento delle acque di piattaforma;
- Variante G5 presuppone la realizzazione della deviazione di un fosso di scolo esistente;
- Corridoio alternativo IC1 con 2 attraversamenti dell'idrovia e spostamento del ponte sul Brenta;
- Corridoio alternativo GC1, una galleria artificiale L=100 m sotto il Canale Battaglia;
- Corridoio alternativo GC2, un attraversamento del Bacchiglione in un punto diverso da quello di progetto;
- Corridoio alternativo TC1, con attraversamento del Brenta in un punto diverso dal progetto;
- Complementare C1, una strada lungo l'argine sinistro del Brenta e un viadotto che attraversa il Brenta in un punto diverso da quello di progetto.

Vengono inoltre considerate le ipotesi :

- di inserire diverse tipologie vegetative lungo il corso del Fiume Brenta in modo tale da creare un parco con effetto di compensazione ambientale che coinvolge l'intero sistema territoriale da Padova alla Laguna
- **di realizzare lo scolmatore di piena del fiume Brenta nell'alveo dell'idrovia Padova - Venezia con effetto mitigativo sul sistema idraulico dell'area oggetto di intervento.**

COMPONENTE "SUOLO E SOTTOSUOLO"

Inquadramento geologico-strutturale

L'ambito territoriale interessato dal tracciato base ricade nel sistema della pianura padovana e veneziana con caratteri di omogeneità in relazione agli aspetti fisico-geografici; il paesaggio prevalente è quello della pianura alluvionale di formazione fluvio-glaciale, modellata intensamente dai fiumi e dai torrenti, di origine alpina e prealpina, che sfociano in pianura orientati dalle incisioni vallive che si trovano immediatamente a nord.

L'area interessata dal progetto risulta fortemente antropizzata, caratterizzata da un'urbanizzazione prevalentemente diffusa, sviluppatasi sulla base di una struttura insediativa storica, strettamente connessa all'attività agricola. La zona interessata dal progetto è sostanzialmente pianeggiante. La quota altimetrica varia, indicativamente, tra 19 m (parte NW) a 0 m (parte E) s.l.m., con una dolce declinazione da NW a SE che segue l'andamento generale della Pianura Veneta.

Le unità stratigrafico - strutturali dominanti corrispondono ai depositi quaternari indifferenziati della Pianura padana - veneta. Detta pianura rappresenta una struttura geologica di rilevanza regionale; si tratta di una vasta area in subsidenza tettonica che si è imposta a partire dal Pliocene, dopo le ultime fasi orogenetiche

[Handwritten signatures and initials]

che hanno sollevato le Alpi e gli Appennini. Il substrato lapideo si è progressivamente abbassato raggiungendo alcune centinaia di metri di profondità. L'abbassamento è stato compensato dalla deposizione di formazioni marine e, successivamente, da depositi alluvionali che costituiscono il "materasso quaternario" della pianura.

Le principali unità alluvionali individuate sono le seguenti:

- Alluvioni recenti e antiche indifferenziate (F. Bacchiglione, F. Brenta)

Rappresentano i depositi recenti e antichi costituiti da materiali a granulometria variabile, direttamente collegabili ai diversi cicli idrogeologici che hanno caratterizzato i fiumi nell'epoca quaternaria. Si rilevano zone dove prevalgono i termini sabbiosi, sino ad aree dove predominano materiali fini argilloso - limosi con livelli torbosi.

- Alluvioni degli alvei attuali e paleoalvei (F. Bacchiglione, F. Brenta)

Sono costituiti da depositi di alveo rilevabili in corrispondenza delle principali aste fluviali, ove queste non siano canalizzate dai recenti interventi di bonifica. Prevalgono i termini sabbioso - ghiaiosi, con locali intercalazioni limoso - argillose.

Inquadramento geomorfologico

Caratteristiche generali

L'infrastruttura ricade nella Pianura Veneta, geograficamente identificabile nella piana alluvionale compresa tra le Prealpi, i Colli Euganei e Berici e il Mare Adriatico, che ha avuto origine dal processo erosivo dei rilievi alpini e prealpini. Essa è attraversata da una serie di corsi d'acqua (i principali sono i fiumi Bacchiglione, Brenta, Musone e Tergola) che hanno depositato buona parte dei materiali alluvionali che ne costituiscono il sottosuolo. In particolare la zona si trova a cavallo tra la Media Pianura Veneta e la fascia prossima alle lagune costiere, individuabile come Bassa Pianura Veneta.

Un'approfondita osservazione del territorio permette di riconoscere la presenza di modesti dislivelli che generano culminazioni e depressioni, spesso distribuite secondo orientamenti differenziali. I tracciati fluviali abbandonati sono riconoscibili sia come fasce depresse ad andamento lineare, sia per lo sviluppo di colture agrarie diversificate a seconda del diverso contenuto d'acqua e della diversa granulometria dei terreni, spesso in corrispondenza dei paleoalvei si ha la concentrazione della frazione più grossolana.

È stato stimato che i potenti depositi sedimentari di età quaternaria che formano la Pianura Veneta nell'area della città di Padova possano raggiungere i 500 m di spessore, e nella città di Venezia i 1.000 m di spessore (fonte sondaggi AGIP). Tali materiali si sono accumulati prevalentemente in ambiente marino e lagunare e per quanto riguarda gli strati più superficiali in ambiente fluviale continentale.

Le frequenti e ripetute esondazioni e divagazioni fluviali, occorse nel territorio padovano e veneziano, soprattutto ad opera dei principali corsi d'acqua (Brenta, Bacchiglione, Musone e Tergola), avvenute anche in epoca storica fino alla definitiva canalizzazione attuata dalla Repubblica Veneziana nel '600-'700, hanno determinato la notevole variabilità litologica dei depositi alluvionali, che presentano un assetto "a lenti" con frequenti variazioni stratigrafiche. Si osserva una notevole variabilità nella litostratigrafia del terreno, anche a distanze di poche decine di metri.

In particolare nell'area oggetto di studio si osserva lo sviluppo dell'interazione tra i due corsi principali che caratterizzano questa zona, il Brenta ed il Bacchiglione. Dallo studio del complesso tessuto idrografico, ricco di paleomeandri ancora ben conservati, si riescono a ricostruire alcune direttrici principali di divagazione fluviale che testimoniano l'evoluzione degli antichi alvei tesi a guadagnare letti più stabili. Lo sviluppo delle tracce meandriche è avvenuto prevalentemente mediante meccanismi di spostamento traslatorio o rotazionale non di rado combinati tra loro.

Da questa analisi è emerso che il Brenta ha contribuito maggiormente alla modellazione del territorio, in particolare il suo corso si è spostato progressivamente da W verso E. Sul territorio lasciato libero dal Brenta si è sovrapposto il Bacchiglione che, con la sua attività di deposizione ed erosione, ha parzialmente obliterato e mimetizzato la morfologia legata alla dinamica del Brenta.

L'osservazione e lo studio di questa fenomenologia è di particolare importanza poiché la genesi e l'attuale assetto geo-lito-idrogeologico dei terreni superficiali è legata proprio a questa dinamica. I paleoalvei sono, infatti, tra le forme geomorfologiche più caratteristiche, presenti nella pianura veneta. Essi, oltre ad essere importanti ai fini della ricostruzione geomorfologica e paleogeografica del territorio, rivestono anche

MINISTERO DEL TERRITORIO
Pianura Veneta
Commissione Tecnica di Valutazione
Impatto Ambientale - VIA
del Segretario
Ufficio

importanza dal punto di vista idrogeologico. I paleoalvei, infatti, costituiscono le direttrici principali di deflusso idrico sotterraneo, essendo costituiti da materiali a permeabilità medio elevata.

Unità geomorfologiche

Le unità individuate sono:

- Depositi fluvio-glaciali e alluvionali, antichi e recenti

Tale unità caratterizza un'ampia fascia di territorio della Pianura Veneta, dal Garda a Vittorio Veneto. È costituita generalmente da terreni granulari sciolti o debolmente cementati, disposti secondo forme degradanti, spesso terrazzate che raccordano le zone agricole delle conoidi con la "fascia delle risorgive".

- Depositi fluviali recenti
- Affiorano diffusamente dal Garda al Tagliamento. La loro deposizione è connessa a divagazioni e cambiamenti di percorso delle maggiori aste fluviali che solcano la Pianura Padana, influenzate dalle condizioni climatiche e dai movimenti tettonici. Sono costituiti da ampi e potenti depositi fluviali indifferenziati, costituiti da materiali sciolti o debolmente coesivi, prevalentemente sabbie e sabbie ghiaiose nelle zone pedemontane, che passano verso est a materiali sempre più fini di tipo sabbioso, sabbioso limoso o argilloso.

- Fasce di divagazione delle aste fluviali recenti (paleoalvei)

Sono tipiche dei paleoalvei, ossia letti fluviali abbandonati. Sono caratterizzate da una frazione sabbiosa centrale e da fasce laterali con prevalenza di frazioni limoso-argillose. Si ritrovano sia lungo gli alvei recenti, sia in tutta la pianura padana.

- Depositi mobili degli alvei fluviali

Si ritrovano in corrispondenza dei corsi d'acqua, si tratta della fascia a cavallo degli alvei fluviali, che comprende la zona in cui avvengono i mutamenti fluviali nell'arco delle stagioni o di più anni.

I paleoalvei sono forme caratteristiche e diffuse in tutta la pianura veneta, sono larghi mediamente un centinaio di metri e spesso corrispondono ad antichi meandri; essi risultano spesso depressi rispetto al piano campagna e le scoline ed i fossi lungo i quali si sviluppa l'attuale drenaggio superficiale ne sottolineano la forma. Sono costituiti da terreni poco a affatto consolidati, a tessitura da sabbioso a limosa con debole copertura limoso-argillosa, che ne riduce in parte il potenziale di infiltrazione delle acque meteoriche e di drenaggio, rendendo tali paleoalvei vie preferenziali di deflusso.

In corrispondenza dei principali corsi d'acqua sono presenti una serie di terrazzi fluviali, che formano un gradino morfologico sopraelevato rispetto alla fascia di divagazione dei corsi d'acqua stessi.

Geologia e litologia della zona interessata dal tracciato

Ad est dei Colli Berici la coltre alluvionale, potente alcune centinaia di metri, è stata depositata dai fiumi Bacchiglione e Brenta ed è costituita da sedimenti prevalentemente sabbiosi, limosi e argillosi. Tali depositi sono caratterizzati da una elevata variabilità litologica laterale, accentuata dalla presenza di diffuse tracce di paleoalvei. Sono presenti anche intercalazioni ghiaiose e lenti di argille torbose.

Relativamente alla litologia dei terreni, pur con le dovute approssimazioni, si possono dare di massima indicazioni di come il sottosuolo sia costituito da alternanze di sabbie, sabbie limose, limi e argille, con sporadiche presenze torbose di origine lagunare.

Nello specifico, l'area settentrionale a nord di Padova è caratterizzata dalla presenza, nei primi metri di profondità, di terreni prevalentemente argillosi e limoso - argillosi seguiti, a profondità variabili da 5 a 15 m dal p.c., da banchi di sabbie fini e di limi sabbiosi, anche di buona potenza. Si susseguono poi alternanze di terreni coerenti con terreni incoerenti, talvolta con livelli ghiaiosi o torbosi.

Nella zona occidentale nei primi metri di profondità sono presenti alluvioni sabbiose e sabbioso - limose, di buona potenza, seguite da continue alternanze di depositi argillosi di origine continentale, talvolta in alternanza con depositi di origine marina.

Nella parte meridionale del tracciato, a sud di Padova, si trovano terreni limosi, alternati a frequenti livelli sabbiosi e argillosi di spessori di pochi metri. Tra i 10 e 30 di profondità dal p.c. si rinvengono frequentemente lenti torbose con spessori anche decimetrici.

Handwritten signatures and notes:
Bucc
Ann
fallo
P
A
M
A

Nella zona orientale verso il mare, zona dell'idrovia, nei materiali pur essendo sempre caratterizzati da notevole eterogeneità litologica, legata alla disposizione a lente, si osserva una lieve e graduale diminuzione della granulometria, che si orienta quindi verso termini più limosi e limoso – argillosi.

Sismicità

La vulnerabilità dell'area nei confronti del rischio sismico è stata valutata con riferimento alla classificazione sismica vigente nel territorio nazionale, aggiornata con l'Ordinanza n. 3519 del P.C.M., pubblicata il 28-04-2006, inerente "Criteri generali per l'individuazione delle zone sismiche e per la formazione e l'aggiornamento degli elenchi delle medesime zone".

Per l'area attraversata dall'infrastruttura di progetto, gli annali storici non segnalano un'importante attività sismica. Gli eventi sismici registrati sono tutti di modesta entità a causa della rilevante distanza degli epicentri. I cataloghi sismici, nell'area d'interesse, non hanno mai registrato terremoti con magnitudo > 5.

Uso del suolo

A partire da est il sistema viario in esame attraversa ampi settori agricoli, del tipo dei campi aperti con scarsa presenza di siepi campestri e filari arborei igrofilo lungo i corsi d'acqua naturali. Prati e medicaie per la produzione di fieno ricoprono superfici non molto estese e sono intervallati a elementi vegetali naturali; verso ovest il territorio presenta una maggiore estensione di aree eterogenee e soprattutto di vivai (Saonara e Legnano), piccole superfici sono destinate a colture legnose (prevalentemente vigneti ad uso familiare) e ad arboricoltura da legno.

In corrispondenza di Padova l'opera attraversa aree industriali e l'Interporto di Padova, con depositi di merci in transito di notevoli estensioni, ad est del F. Roncasette. Da Corso Kennedy, dove termina il tratto orientale, l'opera riprende in corrispondenza della tangenziale sud di Padova già esistente, attraversando aree agricole marginali a seminativo, comprese tra la periferia di Padova e Abano Terme. Dopo il superamento in viadotto del F. Brenta, si intercetta un'area naturale con buone caratteristiche ambientali; tutto il restante tratto è circondato invece da seminativi.

Si tratta, quindi, di un territorio abbastanza omogeneo, in gran parte agricolo, a monocoltura interamente artificiale, marginale alla cintura urbana, privo di paesaggi interessanti dal punto di vista naturalistico. Il paesaggio è fortemente condizionato dall'utilizzo razionale delle macchine agricole: i piccoli appezzamenti boscati e i filari alberati sono quasi scomparsi, solo limitatamente sostituiti da piantagioni di pioppo. Tra gli elementi tipici della fisionomia della pianura Veneta orientale risaltano canali, argini e impianti idraulici; particolarmente importanti tra questi elementi risultano gli argini artificiali che, con pochi appezzamenti boscati e filari alberati, costituiscono gli unici elementi di rottura verticale in un sistema particolarmente livellato.

La classificazione di uso del suolo è riferita alla legenda CORINE – LandCover di quarto livello.

Per quel che concerne la prima fase si è provveduto ad esaminare il territorio di studio sulla base dei rilievi ortofotografici, condotti nel 2004 e nel 2006, e dei rilievi ortofotogrammetrici, digitalizzando e catalogando le porzioni di territorio attraverso criteri geometrici, di tessitura e di colore della ripresa fotografica. Il territorio è stato suddiviso in elementi afferenti le seguenti macrocategorie:

- Superfici artificiali (residenziale, industriale, commerciale e servizi);
- Superfici coltivate (seminativi, colture eterogenee, vigneti, frutteti, vivai);
- Superfici seminaturali (pioppeti, arboricoltura da legno);
- Corpi idrici.

Le macrocategorie a loro volta sono suddivise in ulteriori classi, in funzione del mosaico di usi del suolo presenti nel territorio attraversato, che contiene aree estremamente urbanizzate e aree prettamente agricole, ma prive di colture pregiate (frutteti IGP, prodotti alimentari DOP e vigneti DOC e DOCG), ad esclusione dei vivai del distretto di Saonara.

Le criticità

Le criticità, per quanto riguarda l'uso del suolo, interessano le aree che saranno attraversate dai tratti di nuova realizzazione. In sintesi le aree che presentano le maggiori criticità sono quelle prossime ai centri abitati e, soprattutto, alle case singole e quelle con buoni parametri ambientali (siepi, boschetti, aree umide, ecc.). Procedendo da est verso ovest le criticità riscontrate sono perciò le seguenti:

- Tratto lungo l'idrovia esistente nel comune di Saonara;

MINISTERO DELL'AMBIENTE
TUTELA DEL TERRITORIO
Commissione tecnica di V.
all'Impianto Anulare di Padova
Il Segretario della Commissione

- Aree agricole tra il fiume Bacchiglione e la SR11;
- Aree di raccordo con la A4, interessata da aree eterogenee con corsi d'acqua e fasce alberate;
- Area alberata di Tavello, in comune di Limena.

Idrogeologia

Aree di pianura

Il sottosuolo della Pianura Veneta è interessato dalla presenza di vari acquiferi sovrapposti, secondo lo schema di un sistema che va dal freatico monofalda al multistrato. Gli acquiferi sono posti a diverse profondità e assicurano la presenza di enormi quantitativi di acqua emungibile, che vengono sfruttati da numerosi pozzi. La Regione Veneto nel 1990 aveva stimato che il numero di pozzi fosse superiore a 100.000 e la portata emunta fosse in media 80 m3/s.

Nella Pianura Veneta si individuano tre fasce parallele, interrotte dal rilievo collinare berico.

- Acquifero freatico monofalda

La fascia più settentrionale, pedemontana, che borda le Alpi meridionali ed è costituita da sedimenti clastici prevalentemente ghiaiosi ed ha una larghezza variabile tra 5 e 20 km dal piede della catena montuosa. Detta fascia trova il suo limite naturale, a sud e ad est, nella "linea delle risorgive", un allineamento di fontanili che portano a giorno la falda freatica per intersezione con la superficie topografica.

- Acquifero multifalda indifferenziato

Dalla linea delle risorgive verso sud e verso est si incontra una seconda fascia di terreni, larga 5-10 km, che si differenzia dalla precedente per una maggiore eterogeneità della composizione granulometrica dovuta alla sovrapposizione di conoidi di diversa estensione, in dipendenza del regime idraulico esistente al momento della deposizione, con una maggiore selezione granulometrica del deposito in funzione della lunghezza del trasporto. Nella parti terminali dei conoidi, alle ghiaie e sabbie si associano depositi fluviali sempre più sottili, fino alle argille ed ai limi di bassa energia o di ambiente palustre.

- Acquifero multifalda e multistrato

Procedendo ancora verso sud e verso est si verifica una progressiva riduzione della presenza e dello spessore complessivo delle ghiaie, con l'individuazione di una terza fascia tra i Berici e Padova fino all'Adriatico. In questa fascia prevalgono i depositi limosi ed argillosi, in alternanza a quelli sabbiosi; le ghiaie sono poco presenti, ed in genere sono poste a profondità elevate.

Le caratteristiche idrogeologiche sono strettamente dipendenti dalla litostratigrafia dei terreni. La prima fascia quella pedemontana, prevalentemente ghiaioso - sabbiosa e piuttosto omogenea dal punto di vista granulometrico, è sede di un unico corpo idrico continuo, freatico, di notevole potenzialità. Con la seconda fascia "indifferenziata" si passa da un sistema totalmente monostrato con falda freatica, ad una situazione più articolata che se non ancora multistrato è già multifalda, per la presenza di una serie di falde localmente differenziate, ma con alimentazione comune. Nella terza fascia, dove i depositi sono in prevalenza fini, gli acquiferi dotati di apprezzabile trasmissività sono confinati nei livelli sabbiosi.

Superficie piezometrica

La superficie piezometrica è naturalmente prossima al piano campagna. Nella prima fascia la superficie piezometrica coincide con la superficie isofreatica, mentre già nella fascia indifferenziata, così come nella terza fascia verso il mare, la superficie piezometrica non coincide più con la superficie isofreatica, perché si sommano i contributi piezometrici delle falde freatiche e di quelle più profonde in pressione.

Nella zona a nord, le direttrici di flusso delle falde sono nettamente condizionate dalla rete idrografica e la superficie piezometrica è, nelle sue oscillazioni, molto legata al regime dei corsi d'acqua, quindi alle variazioni stagionali della rete idrografica superficiale. Le falde, infatti, presentano una piena tardo-primaverile ed una autunnale, con fasi di magra intermedie e sfasatura di circa un mese rispetto alle culminazioni del regime fluviale. Più a valle, nella bassa pianura padovana e veneziana, i rapporti tra i corsi d'acqua e le falde sono praticamente trascurabili, poiché i fiumi sono arginati artificialmente quindi non hanno scambi con i terreni argilloso- limosi.

Pianura Padovana e Veneziana

La Pianura Veneta, in base alla struttura del sottosuolo, può essere suddivisa in:

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Marostica-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

- alta pianura: settore corrispondente alla fascia del materasso alluvionale interamente ghiaioso;
- media pianura: area dove è presente l'alternanza di livelli ghiaioso-sabbiosi e limoso-argillosi;
- bassa pianura: equivale all'area caratterizzata da alternanza irregolare di orizzonti limoso argillosi e sabbiosi con rari livelli ghiaiosi di spessore limitato e profondi.

La falda freatica superficiale nell'area padovana raggiunge mediamente la profondità di 1-2 m dal piano campagna, mentre nell'area veneziana talora raggiunge il p.c., con oscillazioni stagionali dell'ordine di $\pm 0,5$ m. La permeabilità dei terreni è fortemente condizionata dalla conformazione "a lenti" del terreno, si passa quindi da livelli sabbiosi discretamente permeabili ($k=10^{-5}$ - 10^{-7} m/s) a livelli argillosi impermeabili ($k=10^{-8}$ - 10^{-10} m/s). Generalmente, a causa proprio della genesi deposizionale, si riscontra una notevole discrepanza tra la permeabilità orizzontale e quella verticale (che può essere inferiore anche di un ordine di grandezza).

Inquadramento geotecnica dell'area

Sulla base dei dati noti, non disponendo in questa fase di campagne d'indagine geognostiche specifiche e di dati puntuali sul tracciato e sulle opere, sono stati forniti solo una caratterizzazione di massima dei terreni di fondazione su cui andranno ad insistere le opere principali. Le valutazioni geotecniche in questa fase sono infatti relative a quanto estrapolato dalla letteratura tecnica esistente e dalle prove eseguite in aree prossimali alla zona di interesse dell'opera che consentono comunque di avere un quadro generale delle principali caratteristiche dei terreni interessati.

Per una caratterizzazione più precisa dei parametri geotecnici del terreno, dell'interazione delle opere con il terreno stesso e con eventuali opere presenti nell'area circostante, sia in fase di realizzazione che di esercizio, prima di procedere alla progettazione definitiva sarà necessario realizzare una campagna d'indagine puntuale dimensionata ed affinata solo a seguito della Conferenza dei Servizi e quindi dell'individuazione precisa di tutti gli interventi da realizzare.

COMPONENTE "VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA"

Vegetazione e flora

Per il tratto Venezia - Padova (*Tratta P*) fino all'attraversamento del fiume Brenta il tracciato si sviluppa lungo l'incompiuta idrovia Padova - Venezia, con una vegetazione acquatica (esemplari arborei, strato arbustivo ed erbaceo e la presenza in alcuni siti di una vegetazione erbacea di tipo nitrofilo e ruderale condizionata dagli apporti nutritivi provenienti dai limitrofi campi coltivati (ad esempio *Urtica dioica*).

In corrispondenza dell'attraversamento del Brenta (tratto fluviale e dagli argini posti tra Viganovo e la frazione di Gatta) non viene rilevata nel tratto fluviale la presenza di vegetazione acquatica mentre gli argini sono caratterizzati da una macchia arbustiva a dominanza di *Robinia Pseudoacacia* e vegetazione erbacea.

Per il tratto del G.R.A. di Padova (*Tratta G*) si prende in considerazione l'area di attraversamento del fiume Bacchiglione dove lo studio evidenzia "la mancanza di aspetti di pregio naturalistico" con entrambe le sponde che presentano pesanti aspetti di erosione e assenza di una copertura vegetale continua". Di particolare rilievo è il fosso alberato localizzato nel comune di Rubano, a causa della sua vicinanza al laghetto di Rubano.

Per il tratto a nord di Padova (*Tratta T*).

Da evidenziare il paleoalveo del fiume Brenta (confine tra il territorio di Limena e Vigodarzene) e l'area relativa al fiume Brenta. Entrambi i contesti rientrano nell'area SIC/ZPS "*Grave e zone umide del Brenta*".

Fauna

La pesante e diffusa urbanizzazione delle aree interessate rende in genere esigue sia in numero sia in estensione, le superfici naturaliformi o comunque ad elevata biodiversità, il che ha consentito pochi rilievi di specie appartenenti soprattutto ai vertebrati (Mammiferi, Uccelli, Rettili, Anfibi e Pesci); le tipologie ambientali prevalenti nell'area d'indagine sono infatti le aree urbanizzate e i seminativi irrigui, solo in siti piuttosto circoscritti è rinvenibile una fauna d'interesse conservazionistico.

In riferimento ai Mammiferi sono disponibili pochi dati bibliografici recenti, in base ai quali nell'area indagata vengono segnalate 38 specie con vari tipi di Insettivori, Chiroteri, Lagomorfo, Roditori, Carnivori e Artiodattili. Fra queste specie sono di particolare interesse il Toporagno acquatico di Miller e l'Arvicola

MINISTERO DELL'AMBIENTE
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL
COMUNICAZIONE
Commissione tecnica di Venezia
Impatto Ambientale
DIREZIONE REGIONALE
VENEZIA
DIREZIONE REGIONALE
VENEZIA
DIREZIONE REGIONALE
VENEZIA

localizzati e minacciati nella pianura veneta, il Moscardino e numerose specie di
in quanto inseriti negli allegati della Direttiva "Habitat".

in riferimento agli Uccelli nell'area interessata dalla tratta viaria in progetto viene stimata la presenza
potenziale di almeno 154 specie (72 nidificanti e 88 svernati), sulla base di varie fonti bibliografiche. Gli
ambienti più ricchi di specie sono i campi con siepi, i corpi idrici e le fasce fluviali. Si segnala che 32 specie
potenzialmente presenti nell'area sono incluse nell'Allegato I della Direttiva "Uccelli" (tra le quali il
Tarabusino, il Martin pescatore e Averla piccola, possibilmente nidificanti). Sono inoltre potenzialmente
presenti varie specie d'interesse conservazionistico SPEC (Species of European Conservation Concern).

L'analisi dei Rettili e degli Anfibi si avvale delle stesse fonti, segnalando 10 specie (Testuggini, Sauri e
Serpenti), tutte relativamente diffuse nel comprensorio padano. Di queste 7 sono contemplate nella Direttiva
"Habitat", tra cui la Testuggine palustre europea, il Ramarro e la Natrice tessellata. Per gli Anfibi sono
segnalate 9 specie (2 Urodela e 7 Anuri), alcune di particolare interesse conservazionistico come il Tritone
crestatato italiano e la Rana di Lataste (inserite negli allegati della Direttiva "Habitat") e alcuni endemismi
nazionali (Raganella italiana e Tritone punteggiato italiano). Come i Rettili, anche gli Anfibi appaiono in
rarefazione per gli stessi motivi.

Le informazioni inerenti i Pesci sono ricavate dalla "Carta Ittica della Provincia di Padova". Nel dettaglio
sono analizzati 9 corpi idrici interferiti dal tracciato stradale. Viene fornita la descrizione della metodologia
dei campionamenti quantitativi e qualitativi e successivamente vengono riportati i risultati relativi ai singoli
corsi d'acqua. Da tali indagini emerge che nei corsi d'acqua nell'area analizzata sono state censite
complessivamente 32 specie ittiche, delle quali 7 sono d'interesse comunitario (tra cui lo Storione cobice,
che è specie prioritaria), seppur rare nel comprensorio in esame a causa della crescente pressione antropica
che ha determinato un peggioramento dei corsi d'acqua provinciali. Si segnala inoltre la presenza di 13
specie alloctone. I corsi d'acqua di maggior interesse ittico sono il fiume Brenta e il fiume Bacchiglione.

Si individuano poi i siti di maggiore interesse faunistico, "in quanto conservano pregevoli aspetti di
naturalità" (pag. 64). Nel dettaglio individua e descrive 4 siti indicati quali "criticità primarie" (per ognuna
delle quali riporta anche l'elenco delle specie di vertebrati potenzialmente presenti):

- SIC/ZPS "Grave e zone umide del Brenta", area situata nei pressi di Limena. In quest'area i potenziali
impatti dell'opera viaria saranno la frammentazione della parte più meridionale e la sottrazione di una
porzione di habitat, soprattutto per l'erpetofauna (in questo sito con 10 specie d'interesse
comunitario);
- Laghetto di Bosco Rubano, nel Comune di Rubano, area a discreta valenza naturalistica. Il tracciato
stradale correrà quasi tangente a questo sito pertanto i potenziali impatti sono l'inquinamento
luminoso, il rumore e la mortalità stradale;
- Parco di Sarmazza, nel Comune di Vigonovo, che ospita varie specie d'interesse comunitario. Questo
sito sarà interferito dall'opera in progetto che in parte si sovrappone a tale area, con conseguenti
impatti negativi (perdita di habitat, rumore, ecc.);
- Stagni di Sambruson, nel Comune di Dolo, area inserita nell'Atlante degli ambiti di interesse
naturalistico della provincia di Venezia per la sua biodiversità (includere 7 specie d'interesse
comunitario). L'opera in progetto prevede la completa scomparsa di tale sito.

Nel progetto vengono individuate le "criticità secondarie" costituite dagli attraversamenti di alcuni dei
principali corsi di acqua (Brenta, Bacchiglione, Muson dei Sassi, Idrovia PD-VE, Taglio Nuovissimo) e dalle
zone agricole con siepi (in particolare la campagna compresa fra i Comuni di Villafranca e Limena). I siti di
criticità primari e secondari sono rappresentati nella "Carta dei siti di rilevante interesse vegetazionale e
faunistico" (scala 1:50.000).

Si analizzano le specie di vertebrati di maggior interesse ecologico e biogeografico, fornendo informazioni
circa l'habitat, la conservazione, la distribuzione globale, regionale e nell'area di intervento (pag. 81 e
seguenti). Nel dettaglio sono descritte 11 specie di Mammiferi, 21 di Uccelli, 7 di Rettili, 7 di Anfibi e di 10
Pesci.

Impatti e mitigazioni

Le interferenze sono analizzate in base al sistema ambientale all'interno del quale queste esplicitano i
maggiori impatti (sistema Fisico, Naturale-Paesaggistico, Antropico). Nello specifico i potenziali impatti
sugli elementi vegetazionali, floristici e faunistici sono inclusi nel sistema Naturale-Paesaggistico (SIA Parte
6, capitoli 39 e 40). Gli impatti sono descritti con appositi cartogrammi che analizzano ogni chilometro del

[Handwritten signatures and initials]

TERO DELLA
A. DEL TERRO
Ambiente Tecn
Per il Ser
R. della C
11/11/2011
20/11/2011
20/11/2011

tracciato in progetto, indicando una prima stima di ogni impatto e le eventuali mitigazioni. Per quanto riguarda le criticità (con una stima negativa contenuta o rilevante a seconda delle tratte): frammentazione della connettività ecologica, perdita delle relazioni ecologiche a vasta scala, alterazione della struttura vegetazionale, sottrazione di vegetazione, alterazione della qualità delle acque, inquinamento luminoso, alterazione del clima acustico. Dall'analisi dei cartogrammi emerge che il tracciato attraverserà vari corsi d'acqua e taglierà alcuni corridoi ecologici.

Dall'analisi effettuata sulle matrici d'impatto emerge che il sistema Naturalistico-Ambientale è fra quelli maggiormente impattati dall'opera in progetto. Quindi la proposta per tale sistema diversi interventi di mitigazione (SIA Parte 6, capitolo 39 e 41) è : la creazione di filari alberati e arbustivi, la realizzazione di aree verdi, le barriere antirumore, la realizzazione di ecodotti e passaggi faunistici, la realizzazione di vasche di fitodepurazione. Infine viene fornita la cartografia (a scala 1:10.000) e l'abaco degli interventi di mitigazione.

COMPONENTE "ECOSISTEMI"

Lo studio identifica "l'elenco delle aree SIC e ZPS che sono interessate dal tracciato, o per lo meno ne sono influenzate" individuandole in :

- 1) SIC/ZPS IT 3260018 "Grave e zone umide del Brenta" (estensione totale 3862 ha)
- 2) ZPS IT 3250046 "Laguna di Venezia" (estensione totale 55209 ha)
- 3) SIC IT 3250030-"Laguna medio inferiore di Venezia" (estensione totale 26385 ha)

Inoltre, come aree minori ad elevata valenza naturalistica, sono evidenziate quelle ricadenti all'interno del SIC - Laguna medio inferiore di Venezia e il Bosco di Rubano.

Come sintesi delle informazioni, in accordo al già citato utilizzo e a seguito della sovrapposizione delle basi informative disponibili, è inserita la carta della rete ecologica, con cui ci si propone di rappresentare "le criticità ambientali, gli elementi di valore e le componenti del sistema fisico - morfologico dell'ambito di interesse".

Per la caratterizzazione qualitativa della struttura ecosistemica, le tipologie individuate in 4 macrocategorie sono state accorpate in "superfici coltivate", "superfici artificiali", "terreni boscati e seminaturali" e "corpi idrici", evidenziando come la matrice fondamentale dell'area indagata sia rappresentata da un paesaggio agrario altamente frazionato nel quale si sviluppano gli ambienti urbanizzati.

Quantitativamente si puntualizza come su un totale di 15.352,30 ettari, le superfici coltivate (comprendenti gli agro-ecosistemi erbacei e gli agro - ecosistemi arborei) rappresentino il 68,24%, contro il 26,90% delle superfici artificiali (comprendenti le aree urbanizzate residenziali e produttive nonché le infrastrutture, le aree estrattive e di deposito rifiuti) mentre i terreni boscati e seminaturali (aree boscate e aree prative) rappresentino solo il 2,29% e i corpi idrici (corsi d'acqua ed aree umide) l'1,98%, pur se le superfici coltivate risultano in diminuzione rispetto al passato e soggette a profonde modificazioni strutturali con il passaggio da una agricoltura di tipo tradizionale ad una agricoltura meccanizzata di impronta industriale.

Una maggiore biodiversità è riferita per gli agroecosistemi arborei, che vanno a creare ambienti ecotonali che favoriscono dunque quelle specie che si avvantaggiano di situazioni di transizione tra ambienti boscati e ambienti prativi o comunque ambienti aperti privi di una copertura arborea continua.

Nell'ambito delle superfici artificiali, si evidenzia che la copertura vegetale non presenta formazioni spontanee caratteristiche ma principalmente cenosi sinantropiche - ruderali, caratterizzate da una bassa esigenza ecologica e rapida capacità di colonizzare gli spazi utili.

Nell'analisi dei corpi idrici si evidenziano i corsi d'acqua rappresentati dal Bacchiglione e il Brenta, con ancora lunghi tratti di vegetazione ripariale, che costituiscono una importante via di diffusione per specie animali e vegetali, in contrasto con la restante area idrografica costituita da canalizzazioni con scarsa vegetazione ripariale, e le aree umide quali aree lagunari e specchi d'acqua interni derivanti principalmente da attività antropiche come l'estrazione di materiale, con una vegetazione predominante di salice bianco e pioppo nero lungo i margini quando non specie vegetali sinantropico-ruderali e specie arboree invasive. Le aree lagunari, invece, sono caratterizzate dalla presenza di numerose formazioni naturali, in particolare il limonieto e il salicornieto, come colonizzatori delle acque salmastre, i giuncheti nei tratti meno inondati e il cakileto lungo i lembi di spiaggia.

Come specie target, lo studio indica di utilizzare come bioindicatori specie appartenenti alla classe degli uccelli, privilegiando il criterio ecologico e il criterio conservazionistico con particolare attenzione a tutte

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DIREZIONE REGIONALE
COMMISSIONE REGIONALE DI VERIFICA
DELLA TUTELA DELL'AMBIENTE
Dell'Impianto di trattamento delle acque reflue
di Classe II/A e I/A5

classe degli uccelli che nidificano nei territori attraversati dall'opera in esame. Le opere di
avviste avranno un ruolo importante nel realizzare nuovi habitat idonei alla fauna e alla flora in
fortemente condizionato dall'uomo e dalle sue attività.

Valutazione d'incidenza

In conformità alle disposizioni comunitarie, nazionali e regionali in materia di studi di incidenza ambientale, il proponente ha attivato la procedura di valutazione d'incidenza, tralasciato il SIC/ZPS IT3260017 dei Colli Euganei ed effettuando la prima fase di verifica (screening) sul sito SIC/ZPS IT 3260018 "Grave e zone umide del Brenta", quale unico sito direttamente interessato dal tracciato, e sui siti ZPS IT3250046 Laguna di Venezia e SIC IT3250030 Laguna medio inferiore di Venezia, peraltro incluso nella precedente ZPS. Questi ultimi due "in ragione della particolare sensibilità ambientale che caratterizza gli ambienti lagunari", per i quali, a seguito dell'indagine e in virtù della distanza che separa i due siti lagunari dall'area dell'intervento (non inferiore a 1,75 km), lo studio ha escluso incidenze negative.

Per il sito Natura 2000 "Grave e zone umide del Brenta", invece, lo studio dichiara che "il progetto può comportare potenziali incidenze negative", pur escludendo la presenza di ambienti riconducibili ad habitat di interesse comunitari elencati in allegato I della direttiva 92/43/CEE, e rileva impatti significativi in termini di perdita di superficie di habitat di specie (bosco igrofilo e fascia riparia), di frammentazione di habitat di specie (soprattutto per il bosco igrofilo), di perdita di specie di interesse conservazionistico (specie meno mobili quali Testuggine palustre europea nella fascia riparia, Rana di Lataste, Rana agile e Tritone crestato italiano nel bosco igrofilo), di perturbazione alle specie della fauna (specie ornitiche del bosco igrofilo "particolarmente sensibili al fonoinquinamento in fase di nidificazione") e di interferenze con la funzionalità e la struttura del sito.

Con la valutazione appropriata di incidenza, vengono presentate le misure di mitigazione previste in riferimento ad habitat e specie e le misure di compensazione ambientale relativamente ad 8 specie, per le quali si dichiara una perdita di habitat "rappresentato dal mosaico ambientale creato dal bosco igrofilo, prato e coltivi, pari a circa 1,4 ettari".

In conclusione, come soluzione alternativa di progetto indica "la realizzazione del tratto stradale che attraversa il SIC non in rilevato ma in viadotto" e la realizzazione di un mosaico di bosco igrofilo, prato e coltivi dell'estensione di 2,8 ettari, come azione di compensazione ambientale per la perdita di habitat.

COMPONENTE "SALUTE PUBBLICA"

Il documento sintetizza gli effetti benefici e nocivi dei mezzi di trasporto sulla salute pubblica. Gli inquinanti sono descritti secondo la metrica in accordo con la normativa Europea, mentre le patologie umane sono identificate in accordo con la codifica della classificazioni internazionali delle cause di morte (International Classification of Information Decision-9th revision) tale classificazione è utilizzata nella codifica delle cause sottostanti di morte. La quantificazione degli effetti sulla salute da inquinanti atmosferici si ispira alla metodologia del Committee on the medical effects of Air Pollution (COMEAP). Gli inquinanti considerati sono PM10 e NOx, mentre gli effetti sulla salute sono i decessi per tutte le cause, tranne traumi e avvelenamenti, e le ospedalizzazioni per cause respiratorie. Il tasso di mortalità considerato (Regione Veneto) è relativo al 2006 ed il tasso di ospedalizzazione all'anno 2007.

È stata eseguita una analisi iniziale sugli effetti positivi (accessibilità ai servizi, sviluppo economico) e negativi (inquinamento atmosferico, acustico, stress, sicurezza etc) sulla salute attribuibili ai mezzi di trasporto. Vengono quindi elencati gli inquinanti atmosferici traffico - correlati, ma nello studio in oggetto vengono presi in considerazione il PM10 (media giornaliera) e l'NOx (media giornaliera). Vengono quindi elencati in una tabella gli effetti sulla salute (mortalità per tutte le cause e malattie respiratorie), traffico-correlati, considerati nello studio. Altre tabelle riportate nel SIA mostrano la correlazione a breve e a lungo termine tra indicatori di mortalità e morbilità, l'inquinante, il periodo e il rischio relativo per ogni aumento di 10 µg/m3 dell'inquinante.

Le popolazioni a rischio sono considerate essere quelle residenti a una distanza pari o inferiore ai 300 metri dal centro della strada, ed i tassi di mortalità e dimissioni ospedaliere sono calcolati considerando, nella fascia di 300 m o aree Istat, il rapporto numero di decessi o dimissioni ospedaliere dei residenti / numero di persone residenti.

La residenza è un dato presente nelle schede di dimissione e nei registri di mortalità, è quindi possibile calcolare il numeratore del tasso.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like 'F.A.', 'M.', 'G.S.', and others.

Riguardo il CO, la mancanza di studi e l'incertezza degli effetti sulla salute hanno portato alla decisione di non stimare gli effetti dell'esposizione alle concentrazioni ambientali sui decessi e sulle ospedalizzazioni per cause cardiovascolari. Inoltre le concentrazioni di CO stimate dal modello sono sempre inferiori o uguali a 400 µg/m³ (limiti normativi 10.000 µg/m³). La popolazione residente entro una fascia di 300 metri esposta a tale concentrazione è di 7296 abitanti nello scenario progettuale e di 68383 in quello programmatico.

Lo studio conclude affermando che i due scenari progettuale e programmatico sono sovrapponibili per quel che riguarda gli effetti degli inquinanti sulla salute. Va comunque segnalato che nello scenario progettuale vi saranno 88 persone esposte a 88 µg/m³ di NO_x rispetto alle 9 dello scenario programmatico. Riguardo le polveri la stima della mortalità traffico-correlata è l'8 per 10.000 e le ospedalizzazioni traffico-correlate sono l'8 per 10.000. Questi dati sono compatibili con il fatto che la frazione rappresentata dall'inquinamento da traffico rispetto all'inquinamento totale è contenuta e le patologie respiratorie per la maggior parte sono attribuibili a fattori comportamentali e non ad inquinanti ambientali.

COMPONENTE "RUMORE E VIBRAZIONI"

Rumore

Per la definizione del clima acustico allo stato attuale è stata svolta, in prossimità di alcuni ricettori interessati, dall'opera una campagna di misure nel rispetto del DM 16/3/1998 al fine di tarare il modello di simulazione, campagna di cui sono riportati in forma grafica e tabellare i risultati delle sei misure di durata settimanale e delle diciannove misure eseguite nel periodo diurno (6.00 - 22.00) con la tecnica del campionamento, effettuate in altrettanti punti con la strumentazione caratterizzata dalla classe di precisione richiesta dal decreto citato.

È stata effettuata una simulazione del clima acustico allo stato attuale ed è stato successivamente effettuato un confronto tra i valori effettivamente rilevati e quelli stimati, che sono stati progressivamente corretti fino ad ottenere uno scarto inferiore a 3 dB(A) (software impiegato sia per la simulazione dello stato di fatto che per lo stato di progetto è il MITHRA che implementa l'algoritmo di calcolo NMPB Routiers - 96 considerato utilizzabile per il rumore stradale dal decreto legislativo n. 194/2005 di trasposizione della direttiva 2002/49/CE - *relativa alla determinazione e gestione del rumore ambientale*). Al termine di questa attività di taratura del modello di simulazione, sono state redatte le mappe acustiche dello stato attuale con riferimento al periodo diurno e notturno in scala 1:10000.

Al fine di stimare l'impatto acustico dell'opera, si sono assegnati al software di simulazione i dati riguardanti la geometria delle sezioni stradali dei tre tratti da costruire insieme con i dati dei flussi derivanti dallo studio del traffico in termini di:

- TOMD = Traffico orario medio diurno
- TOMN = Traffico orario medio notturno
- %VPD = Percentuale di veicoli pesanti nel periodo diurno
- %VPN = Percentuale di veicoli pesanti nel periodo notturno

I risultati della simulazione sono stati poi rappresentati graficamente nelle mappe acustiche dello stato di progetto al 2015 sia per il periodo diurno che per il periodo notturno in scala 1:10000.

Dal confronto con i valori limite fissati dal DPR 30/3/2004 per le infrastrutture di nuova realizzazione è emerso come il periodo notturno (22.00 - 6.00) sia il più gravoso fino al punto di rendere necessaria l'installazione di barriere antirumore di altezza compresa tra 2 a 5 m lungo le tratte riportate identificate sulle planimetrie progettuali, indicando in esse:

- il numero che identifica la tratta stradale
- il codice identificativo assegnato
- il progressivo iniziale e finale e l'indicazione del lato strada per il posizionamento
- la lunghezza e l'altezza espressa in metri

Sulla base delle simulazioni il progetto ha inoltre adottato, per conseguire il rispetto dei limiti fissati dalla normativa vigente, l'utilizzo di asfalti fono-assorbenti, in sostituzione di quelli tradizionali, su tutto il tracciato ed ha dovuto prevedere degli interventi diretti sui ricettori ove questa tipologia di intervento si sia dimostrata preferibile rispetto alla posa di schermi antirumore.

LA TULLI
Commissione
della Regione
Amministrativa
della Provincia
di Padova
Vibrazioni

Lo studio della componente, nella valutazione degli effetti causati su persone ed edifici, dalle vibrazioni prodotte dall'esercizio dell'infrastruttura stradale (disturbi alle attività umane o lesioni agli edifici, laddove supera le soglie di resistenza dei materiali attraversati), ha utilizzato procedure di misura delle vibrazioni in linea generale indirizzate alla determinazione della accelerazione, dello spostamento o della velocità delle stesse, sulla base delle Normative:

- UNI 9916 – *Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici:*
 - Costruzioni industriali, edifici industriali e costruzioni strutturalmente simili
 - Edifici residenziali e costruzioni simili
 - Costruzioni atipiche (ma degne di essere tutelate, come p.es. i monumenti storici)
- UNI 9614 – *Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo:*
 - Aree critiche, abitazioni (periodo notturno), abitazioni (periodo diurno), uffici, fabbriche

Nello studio è riportata un'indagine sperimentale per la valutazione delle vibrazioni ambientali in quei tratti in cui la sede stradale è già stata realizzata al fine di poter fare una stima realistica dei livelli di vibrazioni che saranno in futuro prodotti dalla nuova infrastruttura viaria.

L'indagine è stata condotta mediante un prelievo di durata giornaliera effettuato con strumentazione di classe (1) in un punto individuato per ciascuna delle tre tratte interessate dal progetto in esame; i risultati sono riportati in grafici in cui sono facilmente rilevabili i singoli passaggi dei veicoli e dei mezzi pesanti che, anche nei periodi più critici, non causano livelli misurati di accelerazione complessiva ponderata che superano il valore di 10 mm/s².

Sulla base della misura effettuata, si conclude che di fronte a valutazioni tendenzialmente positive relativamente all'esistenza di rischio strutturale per gli edifici residenziali già presenti e per quelli di futura realizzazione, restano indicazioni che le sorgenti esterne di vibrazioni inducono sollecitazioni di tipo dinamico che possono creare disturbo alle persone.

COMPONENTE "PAESAGGIO"

A seguito della ripubblicazione del tracciato finale (con l'assimilazione delle varianti preferenziali in un unico tracciato progettuale, come risultato della richiesta di integrazioni) è stata rielaborata e ripubblicata la Relazione sul Paesaggio facendo riferimento al "tracciato definitivo", con la "Relazione Integrativa Paesaggio".

Relazione paesaggistica elaborata ai sensi del D.C.P.M 12/12/2005 seguendo il seguente schema:

- Inquadramenti
- Descrizione del progetto
- Lettura del paesaggio ante e post opera
- Allegati grafici

Metodologia

Nella Relazione si individuano tre componenti fondamentali del paesaggio:

- la componente identitaria
- le componenti fisiche o figurativo/formali che ne definiscono la forma,
- la componente visiva/percettiva

La descrizione del paesaggio del contesto di riferimento è sviluppata con riferimento alle due componenti strutturali:

- Componenti di forma (caratteri figurativi e formali)
- Componenti percettive.

Letture dei caratteri figurativi e formali

Interpretazione strutturale del territorio, che muove dal riconoscimento dei caratteri figurativi e formali dominanti, che formano il mosaico territoriale: matrice fisico-naturalistica, matrice antropica, matrice identitaria e simbolica.

Letture dei caratteri percettivi

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Montebelluna-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)

Handwritten signatures and marks at the bottom of the page.

Analisi dei caratteri visivi e paesaggistici del territorio così come sono percepiti dai principali itinerari e punti di osservazione panoramici. Lo studio del territorio dal punto di vista estetico - percettivo, individua i punti di corrispondenza e le relazioni con l'immagine del paesaggio condivisa, con i significati simbolici di un determinato luogo. La lettura del paesaggio si articola in due fasi:

- analisi visiva: individua il ruolo delle componenti morfologiche del territorio nella definizione dello "spazio scenico" del paesaggio;
- analisi percettiva: individua le corrispondenze tra le componenti ambientali, il loro modo di relazionarsi e distribuirsi e le immagini di paesaggio o temi paesaggistici condivisi.

Nell'analisi visiva vengono individuati i *Bacini visivi*, i *Margini* e le *Relazioni visive (corridoi e linee)*, mentre nell'analisi percettiva le *Emergenze architettoniche di rilievo percettivo*, *Riferimenti visivi*, i *Contesti figurativi*, gli *Itinerari*, *Coni visuali*, e i *Nodi*.

È stato presentato un elenco di effetti, sia nell'ambito Figurativo e Formale (Modifiche morfologiche, Sovrapposizione su esistenti o Introduzione di nuovi segni territoriali, Interferenze con preesistenze idrografiche, agricole, ecologiche, ecc.), che sui Caratteri percettivi (Frammentazione o Alterazione del Bacino Visivo, Interferenza e/o interruzione con i corridoi di relazione visiva, Interferenza con gli itinerari di relazione paesaggistica, ecc.), definito sulla base dei potenziali impatti, prevedendo le misure di mitigazione, alcune di tipo lineare, distribuite sia lungo l'asse dell'infrastruttura, che puntuali e riferite a luoghi specifici, del tipo:

- Attenuazione,
- Mitigazione o mascheramento,
- Integrazione,
- Sostituzione figurativa,
- Rinforzo figurativo delle componenti paesaggistiche,
- Rinforzo figurativo delle componenti ambientali,
- Rinforzo figurativo dei caratteri identitari e simbolici,
- Valorizzazione degli aspetti legati agli itinerari di relazione paesaggistica,
- Valorizzazione e o rinforzo della fruizione del paesaggio,
- Valorizzazione degli aspetti percettivi.

Inquadramento estetico

Lo studio individua i paesaggi della trasformazione e della transizione tipici delle aree agricole periurbane, della produzione, dei grandi poli del sistema metropolitano:

Paesaggi della naturalità:

Paesaggi della memoria:

Paesaggi della contemporaneità:

Unità di paesaggio

Individua inoltre le seguenti unità di paesaggio:

Unità del paesaggio urbano

Unità del paesaggio agricolo

Unità del Paesaggio naturale

La descrizione del progetto è articolata con riferimento ai tre "Quadranti", cui corrispondono i tratti omogenei nei quali è articolata l'opera: Idrovia, Grap, Terraglione. All'interno della descrizione del progetto sono evidenziati i riferimenti ai "nodi" significativi del progetto, corrispondenti ai punti di interferenza con i vincoli paesaggistici o con luoghi particolarmente significativi dal punto di vista del paesaggio.

I quadranti sono:

Quadrante 1 – Prese del Brenta : tratto denominato Idrovia "I"

Quadrante 2 – Area metropolitana di Padova : tratto denominato GRAP "G"

Quadrante 3 – Agro centuriato : tratto denominato Terraglione "T"

Varianti e compensazioni

Nella fase di concertazione sono emerse delle varianti che derivano dalle osservazioni ricevute e che sono state così presentate nel progetto per tratte:

- Lungo il tratto dell'idrovia le varianti sono sei, la I1, I2, I3, I4, I5, I6, la compensazione è una la IA1 (

MINISTERO D.
LA TUTELA DELL'AMBIENTE
Commissione Tecnica
dell'Impatto Ambientale - VIA e V
Il Segretario

"Riviera Verde", estesa a tutto il corso del canale scolmatore e comprendente una pista ciclabile

Lungo il tratto del GRAP le varianti sono sei, la G1, G2, G4, G5, G6, le compensazioni ambientali sono due GA1 (parco di Selvazzano) e GA2 (bosco di Rubano)

- Lungo il tratto del Terraglione sono presenti tre varianti: T1, T2, T3.

Tra le varianti sono presenti anche opere di compensazione i cui interventi sono così articolati:

- opere a verde puntuali e lineari finalizzate al rinforzo e potenziamento delle mitigazioni già previste dal progetto
- interventi di rinaturalizzazione di maggior respiro localizzati nelle aree dove il nuovo tracciato si allontana da bordo del canale scolmatore.
- Interventi finalizzati alla valorizzazione fruitiva del territorio distribuiti lungo il corridoio del nuovo canale scolmatore e lungo la Riviera del Brenta.

CONSIDERAZIONI FINALI

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO-PROGETTUALE

Problematiche Procedurali

Come riportato nell'analisi relativa alle Osservazioni del pubblico, riportate nel seguito, esistono indicazioni sull'inadeguatezza delle procedure e delle tempistiche che hanno consentito l'inserimento dell'infrastruttura tra le opere oggetto del presente parere, con la notazione che il progetto stesso, dopo la lunga gestazione degli anni 2007 e 2008, sia stato presentato al pubblico e proposto per il Parere VIA a Marzo 2009, mentre la Conferenza Stato-Regioni Veneto, che ne ha sancito l'inclusione tra le opere strategiche, è del Novembre 2009. Sull'argomento sono state eseguiti i necessari controlli.

Problematiche Progettuali

L'analisi delle problematiche relative alle varie parti in cui è suddivisa l'opera ha evidenziato la notevole difformità tra le tratte che caratterizzano il progetto. La suddivisione che è alla base della proposta è infatti sostanziale e non solamente dovuta all'inevitabile frammentazione causata da un intervento che punta a ricucire una incompleta circuitazione del traffico di attraversamento del centro abitato di Padova. Mentre il tratto Sud-Ovest (Tratto G), infatti, obbedisce infatti pienamente a tale indicazione programmatica, il tratto Est (Tratto I) o strada dell'Idrovia identifica un intervento di assoluta novazione predisponendo una viabilità alternativa, per lo più indirizzata al traffico commerciale e industriale, all'attuale itinerario Padova-Venezia, per tutti i flussi di traffico originati a sud di Padova e della Riviera del Brenta, sino alla congiunzione con la Romea (SS.309, di cui si ricorda la trasformazione in autostrada a pedaggio in un prossimo futuro) e poi a Venezia tramite la tangenziale di Mestre. Per quanto riguarda infine la tratta a Nord (Tratta T) la motivazione è ancora più sfumata, obbedendo essa ad una logica di miglioramento della viabilità esistente tra le tangenziali già presenti a Nord di Padova, migliorandone, negli obiettivi, la funzionalità.

Asse sull'Idrovia Padova-Venezia (Tratto "I")

La realizzazione del tratto denominato Strada dell'Idrovia risponde ad esigenze di creazione di itinerari alternativi alla convergenza verso Nord dei flussi di traffico originati dalle zone industriali ivi situate, incanalandoli sulla direttrice Est-Ovest e alleggerendo, di conseguenza, il carico sull'omologa tratta della A4 a Nord. Il maggior beneficiario di questa soluzione è costituito dal reticolo stradale di livello inferiore sia nelle direttrici Nord-Sud che nelle alternative Est-Ovest esistenti (nel caso specifico soprattutto la SR11).

Una ulteriore problematica relativa al tratto in esame è quella della proposta di preparazione dell'Idrovia con il suo completamento dal Brenta al Nuovissimo e alla sua vocazione a camera di compensazione per le piene del Brenta (oltre che alla proposta della strada-parco). È particolarmente significativo definire la piena di riferimento approfondendo lo studio idraulico e confermando la possibilità di tale utilizzo, ma è soprattutto fondamentale completare lo studio con le valutazioni relative alla problematica del futuro scolo in laguna delle acque dell'idrovia, prospettando gli scenari di scolo diretto tramite l'Idrovia stessa (tratto esistente) o tramite l'utilizzo congiunto o prioritario dei vari Canali di sbocco del Taglio Nuovissimo (Lugo, Cornio, Lova, ecc...).

L'analisi delle documentazioni idrauliche mostrano infatti come non sia del tutto verificata che la distrazione di una portata massima di 250 m3/s dalla piena Tr=200 anni del Brenta sia sufficiente alla piena messa in

[Handwritten signatures and initials]

sicurezza idraulica del bacino interessato dal modello idraulico, mostrando come una la deviazione in Idrovia di una portata di 300-350 m³/s (che sembrerebbero compatibili con la possibilità di invaso) corrisponda meglio a tali esigenze. Ma soprattutto è la destinazione finale di queste acque che non è univocamente determinabile, di fronte a studi che ipotizzano l'impossibilità di smaltire direttamente tali portate lungo il Nuovissimo (per poi recapitarle in Laguna tramite gli sbocchi a Sud) restano le perplessità di uno scarico diretto dell'Idrovia in laguna con le conseguenze inevitabili sul piano della conformazione attuale dello sbocco, del deposito solido e del carico di inquinanti.

Raccordo di Padova (Tratto "G")

Il tratto G del tracciato, ovvero il vero GRA di Padova, è pienamente giustificato dalle analisi trasportistiche allegate al progetto, analisi che dimostrano l'efficacia del collegamento sia nei confronti del traffico proveniente dalle autostrade a Sud di Padova (incanalate in direzione Ovest senza sovraccaricare l'attuale anello Est di Padova) sia nei confronti del traffico Nord-Sud, non autostradale, di attraversamento della città. Le problematiche maggiori sono quindi legate alle interferenze progettuali con l'esistente (urbanizzazioni e infrastrutture) nonché con il reticolo idrografico in zone notoriamente a rischio idraulico (Brenta e Bacchiglione). Le proposte presentate, tra cui quella della realizzazione dell'idrovia come scolmatore delle piene del Brenta, in considerazione della delicatezza dell'argomento, suggeriscono una fase di notevole approfondimento di tale tema.

Al fine di una valutazione complessiva degli effetti prodotti dall'insieme degli interventi in via di progettazione e pianificazione, va comunque rilevata la necessità di approfondire lo studio modellistico che includa tutti i contributi degli interventi in corso di realizzazione e progettazione, considerandone i benefici di sistema, così da coglierne le positive interazioni.

Terraglione (Tratto "T")

Il tratto del Terraglione non ha una incidenza significativa sul grafo di traffico se non per la possibilità di miglior distribuzione del traffico proveniente da Nord e diretto verso il nuovo sistema composito ove sono presenti sia il GRAP (tratto G), che il SITAVE e l'autostrada A4. Anche nelle elaborazioni degli scenari di traffico all'orizzonte temporale più vicino (2015) mostra modesti incrementi di traffico rispetto allo scenario base, compensati da diminuzioni sulle direttici Nord-Sud, così da ipotizzare una semplice funzione di attraversamento del Terraglione.

Inoltre, il tracciato attraversa e interferisce con incidenza significativa con il sito SIC/ZPS: "Grave e zone umide del Brenta". Attraversa inoltre un territorio urbanizzato con impatto significativo sulle edificazioni circostanti.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Componente "Atmosfera"

La componente Atmosfera costituisce, insieme all'Ambiente Idrico e al Rumore, la problematica più delicata per un'opera che si sviluppa in un ambiente caratterizzato da una urbanizzazione diffusa come è quello della pianura veneta, ed è per queste motivazioni che si ritiene necessario, in fase definitiva affinare ulteriormente la progettazione ed il monitoraggio, con lo scopo di definire con la massima efficacia le azioni di mitigazione; si reputa quindi necessario prevedere:

- Per la **caratterizzazione dello stato dei luoghi**, riportare una cartografia tematica in scala adeguata che individui i ricettori presenti, in vista del fatto l'area è caratterizzata, nelle immediate vicinanze del tracciato, dalla presenza di masserie isolate;
- Per la **caratterizzazione emissiva**, disporre di stime emissive separate per il parco pesante e quello leggero, anche per gli anni di progetto 2025 e 2035 e si richiede quindi di stimare un parco al 2025 e 2035, separatamente per i veicoli leggeri e pesanti, fornendo l'intero output del modello utilizzato, al fine di valutare la velocità media ipotizzata e le percorrenze effettive dei veicoli per classe euro 5 e V;
- Per la **stima degli impatti per la situazione futura**, integrare lo studio con l'analisi della dispersione e trasformazione degli inquinanti in atmosfera anche per gli scenari 2025, 2035, alla luce dei superamenti dei limiti di legge riscontrati nell'analisi dello stato attuale della qualità dell'aria e nello scenario programmatico 2015:
 - riportando i dati di input al modello di dispersione atmosferica (numero di veicoli all'ora, traffico giornaliero medio, i fattori di emissioni, ecc.), utilizzati nel calcolo modellistico per tutti gli

Proponente stesso nella relazione idrologica – idraulica presentata il allegato al progetto... considerato che nelle integrazioni fornite dal Proponente si dettaglia esclusivamente l'intervento relativo al nuovo canale scolmatore previsto nel sedime dell'Idrovia Padova – Venezia, si ritiene indispensabile che, nella successiva fase di progettazione eseguire delle verifiche idrauliche di dettaglio, attraverso l'uso di appropriati modelli idraulici, per tutti gli attraversamenti previsti sia dei corsi d'acqua principali che di quelli secondari nonché di tutta le rete di scoli irrigui e canali interferiti.

Alla luce della documentazione integrativa fornita, si ritiene necessario ribadire che occorrerebbe analizzare e valutare dettagliatamente gli impatti che le opere di modifica/deviazione dei corpi idrici interferiti dall'infrastruttura in oggetto potrebbero avere sull'ambiente idrico nelle sue caratteristiche quali – quantitative.

In relazione al Programma di Monitoraggio, si ribadisce l'esigenza di adottare, per tutti i corpi idrici principali e secondari interferiti dall'infrastruttura in oggetto, le indicazioni della normativa attualmente vigente per quanto riguarda la classificazione e il monitoraggio, utilizzando tutti gli indici – indicatori in essa previsti, verificando l'esigenza di integrare i punti di monitoraggio con quelli derivanti da esigenze specifiche (ad esempio, nei punti di scarico delle acque di piattaforma nella rete idrografica o nei bacini di laminazione e/o fitodepurazione), al fine di prevenire eventuali inquinamenti accidentali.

Componente “Suolo e sottosuolo”

In considerazione del quadro schematico e generale delle successioni litostratigrafiche presenti nel sottosuolo dell'area in esame e della parametrizzazione geotecnica dei depositi nel sottosuolo, la loro notevole variabilità in senso sia verticale sia orizzontale e la presenza nel sottosuolo, anche nella parte prossima al piano campagna, di livelli costituiti da sedimenti compressibili, sia di natura argillosa sia organica (materiale vegetale e torbe), si ritiene necessario che le successive fasi di progettazione prevedano la necessità di ricorrere ad adeguate opere e/o tecniche costruttive per evitare l'eventuale costipamento dei terreni e di conseguenza il cedimento delle opere, e che quindi, propedeuticamente alla progettazione delle opere si realizzi una adeguata campagna di indagini geognostiche nel sottosuolo, destinata alla dettagliata ricostruzione della stratigrafia e caratterizzazione geotecnica dei depositi interessati dall'opera.

Per le misure di compensazione e/o mitigazione che saranno adottate per la sottrazione di suolo determinata dalla realizzazione dell'opera, le proposte progettuali definiscono solo un quadro generico, privo di elementi quantitativi, che non consente di valutarne la completa efficacia (ad esempio, non fornisce i particolari descrittivi : superficie, profondità, specie di vegetazione messe a dimora, ecc., delle aree umide create in sostituzione di quelle sottratte dalla realizzazione dell'infrastruttura); anche se da un altro lato il valore areale delle opere di compensazione e/o mitigazione previste arrivi ad impegnare una superficie complessiva di 153,3 ha, valore molto elevato rispetto a quello d'impronta dell'opera corrispondente a 514,6 ha, per verificare gli effetti di compensazione e/o mitigazione di questa tipologia di opere sarebbe stato necessario averne una descrizione quantitativa e dettagliata. Si ritiene che il dettaglio circa la densità con la quale saranno messe a dimora le piante e quali specie saranno utilizzate dovrà essere presentata nella successiva fase progettuale.

Componente “Vegetazione, flora e fauna”

Fauna

In riferimento alla fauna si segnalano alcune criticità singolari, caratteristiche dei punti di interferenza dell'opera con il reticolo idraulico superficiale, dove sono segnalate le presenze di siti di riproduzione di specie di interesse comunitario, come:

- SIC/ZPS “*Grave e zone umide del Brenta*” (IT3260018), all'interno del quale sono stati condotti recenti rilievi (maggio 2011) relativi all'erpetofauna e all'avifauna; come evidenziato nel paragrafo successivo relativo all'analisi della VINCA espletata sul sito, non si può escludere la presenza di specie faunistiche d'interesse conservazionistico anche nelle aree interferite dal tracciato che non sono state oggetto dei campionamenti specifici;
- Attraversamento del fiume Bacchiglione nei pressi di Selvazzano, con la presenza della *Rana dalmatina*, specie inserita nella Direttiva “Habitat”;
- **Parco di Sarmazza** (area a criticità primaria) ospita varie specie d'interesse conservazionistico, in

MINISTERO DELL'AMBIENTE
COMMISSIONE TERRITORIALE
D'AMBITO
Il Segretario
Ambrosio
VIA e VAS

appartenenti all'erpetofauna, alcune importanti a scala comunitaria (la citata Rana
matina) altre a scala locale (come il rospo comune, assente dal territorio limitrofo al comune di
Padova). La variante proposta (variante I4) si allontana da questo sito, consentendo una migliore
salvaguardia del bacino artificiale e del bosco circostante, ma rimane comunque adiacente ad esso e
pertanto è opportuno che in corso d'opera venga posta particolare attenzione per limitare potenziali
interferenze sulla fauna presente;

- **Stagni di Sambruson** in cui è localizzata la maggiore criticità residua in considerazione del fatto che tali Stagni scompariranno a seguito della realizzazione dell'opera viaria. La valenza di questo sito dal punto di vista naturalistico è evidenziata anche dal SIA, soprattutto in relazione all'erpetofauna. Nel corso dei recenti rilevamenti (2011) è stata infatti accertata la presenza di numerose specie d'interesse conservazionistico, che utilizzano l'area anche per la riproduzione.

Per compensare tale perdita il Proponente ha previsto la realizzazione di un'area di compensazione a circa 1.700 m dagli Stagni di Sambruson dove verranno traslocate le specie con minor mobilità. Nonostante ciò, la realizzazione dell'opera viaria comporterà lo stesso la perdita di un habitat importante per la fauna locale (non solo erpetofauna) e presumibilmente anche di alcuni individui, dato che l'operazione di spostamento (da attuarsi con particolare accortezza) non garantisce che tutti gli animali vengano catturati e che, inoltre, in riferimento agli uccelli e ai mammiferi, non è scontato che gli individui vadano a colonizzare naturalmente la nuova area, soprattutto tenuto conto che questa non è in continuità ecologica con gli Stagni attuali. Da notare ancora, per la fauna ittica presente nello Scolo Diversivo, che attraversa l'area degli Stagni di Sambruson, la possibile interferenza negativa con perdita di individui (a tal proposito non viene fornita la descrizione delle specie realmente e potenzialmente presenti in questo corso d'acqua);

Per verificare l'effettiva colonizzazione dell'area di compensazione da parte della fauna, il Proponente prevede la localizzazione di una stazione per il monitoraggio della fauna terrestre, e, inoltre, aggiunge che durante il monitoraggio sarà accertata la presenza/assenza di specie ittiche, ma non include l'area di compensazione fra le stazioni per il monitoraggio della fauna ittica e conseguentemente non sono descritte neanche le metodologie adottate (descritte invece per le stazioni individuate);

Nell'analisi di dettaglio degli impatti potenziali sulla fauna in riferimento agli Stagni di Sambruson, infine, è riportato un grado di incidenza "alto" in fase di cantiere e "medio" in fase di esercizio, così come in altre aree a criticità primaria (Parco di Sarmazza, area golenale Tavello) e secondaria (attraversamento Bacchiglione 1). Tuttavia dato che gli Stagni di Sambruson scompariranno in fase post operam, si ritiene che l'incidenza non possa essere considerata "media", anche in considerazione della valenza del sito;

In riferimento alle mitigazioni previste per la fauna, il Proponente asserisce che i passaggi faunistici saranno posizionati a circa 0,8-1 km l'uno dall'altro, nelle aree scoperte di elementi naturali. Questa affermazione contrasta però con la tabella di localizzazione dei passaggi faunistici, dalla quale si evince che in più casi tali passaggi saranno a distanze superiori.

Inoltre bisogna considerare che nel progetto analizzato le specie maggiormente sensibili sono i rettili e gli anfibi, che hanno una mobilità limitata e pertanto non compiono lunghi spostamenti. Alla luce di tali considerazioni, è incerto se le distanze fra i passaggi faunistici proposte siano ottimali a contrastare l'effetto barriera causato dalla nuova opera viaria, o se invece sarebbe auspicabile che il loro numero venga aumentato per poterne diminuire la distanza reciproca.

Componente "Ecosistemi"

VINCA

In riferimento alla valutazione d'incidenza si segnala come persistano alcuni dubbi relativi alla decisione di considerare soltanto la componente rumore per la definizione dell'area di incidenza potenziale dell'opera in progetto, ed inoltre che i recenti rilievi (maggio 2011) relativi all'erpetofauna e all'avifauna condotti all'interno del **SIC/ZPS "Grave e zone umide del Brenta" (IT3260018)** sono stati effettuati in due aree che interessano solo in parte la zona effettivamente interferita dal tracciato, anche se in due aree che rappresentano verosimilmente quelle più interessanti dal punto di vista naturalistico, essendo quelle più vicine al fiume Brenta e congruenti con le cartine di distribuzione potenziale delle specie riportate nella VINCA.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'RS', 'Fol', and others.

Si ritiene che debba essere posta attenzione su tutta l'area del SIC/ZPS interferita dall'opera viaria, anche in considerazione del fatto che il sito ospita varie specie d'interesse conservazionistico, non potendosi pertanto escludere la presenza di specie faunistiche d'interesse conservazionistico anche nelle aree interferite dal tracciato che non sono state oggetto dei campionamenti specifici. Tutto questo unito al fatto che l'elenco dei mammiferi presenti all'interno del sito presenta alcune incongruenze tra la fase di screening e quella di Valutazione, evidenzia come possano mancare diverse specie (ad esempio le arvicole, alcuni toporagni, la volpe, ecc.) per le quali, quindi, non è fornita indicazione circa la significatività delle incidenze dirette e indirette.

Si nota ad esempio come sia stata riportata in studio la lista delle specie d'interesse comunitario presenti nell'area analizzata indicando per ognuna il grado di vulnerabilità specifica e fra le specie a vulnerabilità specifica "alta" è segnalato il nibbio reale (*Milvus milvus*), non analizzata nell'analisi della componente faunistica riportata nel SIA.

Si considera quindi che una più approfondita analisi faunistica, basata su rilievi più esaustivi e protratti su tempi di maggior respiro possano, alla luce di tali considerazioni modificare la definizione dell'area di incidenza potenziale dell'opera in progetto, con necessità di ulteriori mitigazioni.

Componente "Salute pubblica"

Per la componente Salute pubblica non si ravvisano criticità residue; con comunque la necessità di prevedere misure mitigative ad hoc al fine di tutelare la salute della popolazione, in caso vengano riscontrati superamenti dei valori limite nelle campagne di monitoraggio previste, in corso e post operam, attuate per verificare la correttezza dei valori derivati dalle simulazioni.

Componente "Rumore e vibrazioni"

Non si ravvisano particolari criticità residue, raccomandando comunque, in fase di esecuzione, il monitoraggio degli impatti nei punti più impattati dai fronti di avanzamento dei lavori

Componente "Paesaggio"

La componente necessita di approfondimenti in fase di progettazione definitiva, prospettando ottimizzazioni progettuali e/o mitigazioni ambientali, anche durante la fase di cantiere, precisando ulteriormente il dettaglio dei tempi di realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione e fornendo le indicazioni specifiche sulla quantità e modalità di occupazione delle aree di cantiere.

In relazione agli impatti sul paesaggio si ritiene infatti che la successiva fase progettuale debba approfondire l'indagine riguardante l'interruzione della continuità visuale, causata dall'inserimento di un'opera lineare, dei sistemi agricoli e paesaggistici unitari, affinando le soluzioni di mitigazione e dettagliando il progetto delle aree intercluse, presenti soprattutto in corrispondenza degli svincoli.

LA COMMISSIONE SVOLGE INOLTRE LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI SUGLI ARGOMENTI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Il presente parere tiene conto delle osservazioni espresse ai sensi dell'art. 24 del Dlgs n. 152/2006 e ss.mm.ii.. Tutte le osservazioni sono state esaminate singolarmente e per tematiche, e considerate ai fini dell'espressione del presente parere e nella formulazione di prescrizioni e raccomandazioni, come descritto in dettaglio nell'Allegato A, che costituisce parte integrante del presente parere.

Problematiche relative alla Regolarità delle procedure autorizzative

Come riportato nella Tabella citata, relativa all'esame delle Osservazioni del Pubblico, esistono molte osservazioni, relative alla regolarità delle procedure autorizzative seguite dalla Regione Veneto, che sostanzialmente evidenziano come la scelta di sottoporre a VIA un'infrastruttura non compresa nelle opere strategiche di cui alla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo e successivi aggiornamenti), non fosse formalmente corretta, almeno sino a buona parte del 2009; molte osservazioni, infatti, segnalavano l'inadeguatezza delle procedure e delle tempistiche che avevano consentito l'inserimento dell'infrastruttura tra le opere della Legge Obiettivo. È da notare, a questo proposito, come il progetto, dopo la lunga gestazione negli anni 2007 e 2008 abbia avuto l'ufficiale pubblicazione e sia stato proposto per il Parere VIA a Marzo 2009, mentre la

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO
Commissione Ambientale di Verifica
dell'approvazione della Variante
di VIA e VAS

La Regione Veneto, che ne ha sancito l'inclusione tra le opere strategiche, è del Novembre 2009, con il "2° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto - del Programma Strategico di Infrastrutture Strategiche" del 6 novembre 2009, che contemplava gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale il "Passante di Mestre e opere correlate (circonvallazione orbitale di Padova e opere di adduzione in provincia di Treviso)" che veniva individuato, tra le opere parzialmente finanziate e da avviare entro il 2013, il "Progetto Preliminare "Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera - Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)". A questo proposito si evidenzia come la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali abbia trasmesso la comunicazione sull'esito delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale per il Progetto in data 25/02/2011 e la Commissione VIA, preposta all'esame a partire da Marzo 2011, abbia poi richiesto una serie di integrazioni e di chiarimenti al progetto che prevedevano la sua ripubblicazione, ripubblicazione avvenuta in data 5 Agosto 2011, con la definizione del tracciato base oggetto dell'attuale Parere.

Problematiche relative al tratto (T) - Terraglione

Le Osservazioni presentate vertono principalmente su due aspetti, il primo sulla effettiva necessità di realizzazione dell'adeguamento di una infrastruttura già esistente, e su cui gli studi di traffico non consigliano che un adeguamento alla sola sezione tipo C1, con le inevitabili conseguenze su opere d'arte, e quindi cantieri, in un'area residenziale), infrastruttura considerata di scarsa funzionalità al progetto dell'Orbitale di Padova, con la notazione che anche l'eventuale variante, per gli osservatori addirittura più invasiva per l'interferenza con le zone protette del Bacchiglione, sembra non essere migliorativa. Una seconda serie di obiezioni verteva invece su problematiche più localizzate (vicinanza delle abitazioni, accesso ai fondi privati, invadenza delle opere, impatti su atmosfera e rumore, ecc.), tutte problematiche da considerarsi superate dalle successive determinazioni della Commissione.

Problematiche relative all'Idrovia intesa come via d'acqua

Le Osservazioni presentate vertono su vari aspetti, il più importante dei quali è relativo alla funzione di scolmatore delle piene del Brenta, il secondo è quello sulla navigabilità e sulla foce dello stesso, altri sulla sicurezza del territorio attraversato. Relativamente a questi aspetti si può evidenziare come lo studio idraulico a supporto del progetto preveda la possibilità di diversione di una portata di 250 m³/s da sottrarre alle piene del Brenta, per la sua messa in sicurezza, anche se sono riportate valutazioni che giustificerebbero la sottrazione di una portata maggiore. Per quello che riguarda la sicurezza del territorio attraversato si è verificato che, come invaso, il nuovo corso d'acqua ha la possibilità di sostenere anche gli impatti maggiori, laminando le portate attraverso lo sbocco sul Nuovissimo e da lì in laguna con l'ausilio dei canali scolmatori posti a Sud. Per quello che riguarda la navigabilità è opinione della Commissione che essa si debba posizionare in classe V, e in questa direzione è orientato il quadro prescrittivo, fatte salve i dovuti approfondimenti relativi alle problematiche inerenti alle alternative di sbocco in laguna.

Problematiche relative alla nuova arteria sull'Idrovia

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico note di privati e delibere dei Comuni interessati dall'infrastruttura con accluse osservazioni che vertono su problematiche relative agli impatti dovuti alla realizzazione delle opere, o richieste di adeguamento progettuale, di miglior inserimento di svincoli e/o riqualificazione di tratti di viabilità complementare impattata dai nuovi flussi di traffico. Altre osservazioni vertono sulla necessità di garantire la fruibilità effettiva di una struttura che nasce come impulso alla realizzazione di una strada-parco, ma che per la sua vocazione al traffico commerciale non garantisce l'accessibilità al traffico lento caratteristico di che vuole fruire della nuova offerta ambientale.

Nel quadro prescrittivo sono state indicate prescrizioni e raccomandazioni indirizzate ad effettuare tutti gli affinamenti progettuali e/o interventi atti a favorire tali esiti.

Osservazioni di privati ed enti pubblici su vincoli Urbanistico-Storico-Paesaggistico

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le note di alcuni privati o Enti territoriali relativi ad impatti su beni storici o paesaggistici o su aree vincolate. In relazione a tutte queste problematiche si è giunti alla considerazione che, per quanto ben avviata con i tavoli di concertazione, esistano ancora puntuali nodi di interferenze piccole ma significative, con le realtà locali. Fatte salve le richieste delle Soprintendenze, si indica come sia necessario che le eventuali interferenze tra la nuova opera e le eventuali preesistenze siano

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

LA COMMISSIONE INOLTRE ESPRIME

PARERE NEGATIVO

sul progetto proposto per il tratto "T" (Terraglione), tenuto conto delle rilevanti criticità e impatti precedentemente evidenziati.

Prescrizioni

Indirizzi progettuali e programmatici:

1. Lo sviluppo progettuale dell'intervento dovrà tenere conto delle previsioni e interferenze con gli strumenti di pianificazione di area vasta e locali, verificando la coerenza e compatibilità con le indicazioni e i vincoli previsti nei suddetti piani, in particolare per l'attraversamento dei corsi d'acqua, verificando, con la competente Autorità di Bacino, la compatibilità dell'intervento con l'assetto del bacino interessato e con gli interventi di sistemazione idraulica già presenti nel Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PSAI);
2. Con riferimento al Quadro Progettuale previsto e dichiarato nella documentazione integrativa, trasmessa in data 02/08/2011 alla CT VIA e pubblicata in data 05/08/2011 si prescrive di sviluppare il progetto definitivo conformemente alle soluzioni e varianti proposte nella suddetta documentazione, limitatamente ai tratti stradali "T" e "G";
3. Con riferimento alle interferenze dell'asse in progetto con l'Autostrada A4 e con il prossimo Sistema delle Tangenziali Venete (SI.TA.VE), sia in fase di costruzione che in fase di esercizio, il progetto definitivo dovrà affrontare e risolvere i seguenti aspetti:
 - Sviluppo del progetto plano-altimetrico in compatibilità con tempistica e fasi di lavoro del Nodo tra Sistema delle Tangenziali e dei suoi svincoli in stretta correlazione con la funzionalità della A4;
 - Ove progettualmente non evitabile l'interferenza con la funzionalità degli svincoli esistenti, saranno sviluppati fasaggi realizzativi di dettaglio tali da preservare, anche tramite realizzazione di deviazioni provvisorie ed opere provvisoriale, ove tecnicamente possibile, la funzionalità degli svincoli esistenti;
 - I fasaggi realizzativi saranno condivisi con gli enti Terzi al fine di concordare le modalità di risoluzione delle interferenze più adatte;
4. Con riferimento alla conclamata utilizzazione di regolazione idraulica della futura Idrovia (nella conformazione finale comprensiva delle parti già attualmente esistenti) si ritiene indispensabile la redazione di uno studio idraulico approfondito del sistema Brenta - Idrovia - Taglio Nuovissimo che ricomprenda tutto il sistema di interventi previsto o in realizzazione per la mitigazione del rischio idraulico individuati dalla Regione Veneto e previsti dall'Autorità di Bacino nella prima variante, recentemente adottata, del Progetto di Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, e Brenta-Bacchiglione, analizzando tra l'altro:
 - Il valore massimo della portata di piena del Brenta captabile dall'Idrovia, compatibilmente alla sua capacità di invaso ed alla massima sicurezza del territorio attraversato;
 - La corretta configurazione della via d'acqua costituita dall'Idrovia medesima, in considerazione del fatto che la Normativa Europea, e quella Italiana che ad essa fa riferimento, affermino che possano essere definite Idrovie E (idrovie di importanza internazionale come sono anche quelle venete) solo le Idrovie di Classe IV (pescaggio 2.50 m, tonnellaggio 1000-1500) se già esistenti, e di classe almeno Va (pescaggio 2.80, tonnellaggio 1500-3000) quelle di nuova costruzione, con conseguente adozione di una configurazione finale in classe V;
 - Fornire le basi progettuali per la definizione della configurazione finale degli scarichi in laguna, nelle due soluzioni di sbocco diretto e indiretto (tramite la regolazione dell'intero sistema), in coordinamento con l'Autorità di Bacino competente;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Stamp: Ministero dell'Ambiente e del Territorio, Commissione Ambientale VIA e VAS, Il Segretario della Commissione.

Vertical handwritten notes and signatures on the right margin.

5. Con riferimento alla conclamata finalità di inserimento sul territorio di una nuova arteria, il tratto cosiddetto dell'Idrovia (I), concepita come strada-parco, si ritiene indispensabile affrontare e definire, in condivisione con il territorio, una progettazione integrata che preveda l'inserimento non standard delle eventuali opere di mitigazione acustica, la soluzione delle inevitabili conflittualità tra il traffico di attraversamento e quello orientato all'utilizzo della maglia delle piste ciclabili e della visitazione lenta del territorio, nonché della fruibilità degli accessi alla via d'acqua; il tutto presentato con adeguate fotosimulazioni e in accordo ai pareri degli Enti territoriali competenti;

Il progetto definitivo inoltre deve:

6. Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione, in particolare introdurre nel progetto elementi di mitigazione e di compensazione (viabilità complementari, percorsi ciclo-pedonali, ecc...) in accordo con le Entità territoriali di competenza e Consorzi di Bonifica, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici;
7. Recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale, come aggiornato, e integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, recepire e sviluppare inoltre le compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche, per un valore non inferiore al 2,0% dell'importo dei lavori; nel caso di interventi di ingegneria naturalistica garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni;
8. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere;
9. Approfondire lo studio degli effetti diretti ed indiretti dell'inserimento del tratto G (comprese le opere complementari e quelle per il drenaggio e la sicurezza idraulica della stessa infrastruttura) sull'intero sistema idrografico e di bonifica dei bacini e sottobacini attraversati, verificando ed evidenziando gli aspetti di coerenza del progetto con le norme e le prescrizioni di tutela previste dai diversi Piani per l'assetto idrogeologico (PAI) sulle aree di pericolosità idraulica;
10. Integrare le caratteristiche delle interferenze idrauliche per tutti gli attraversamenti idraulici individuati, valutando i seguenti aspetti:
- la tipologia dei corpi idrici attraversati, la tipologia degli attraversamenti, le quote di piena e i corrispondenti franchi idraulici;
 - il grado di riempimento e la verifica, nel caso di attraversamento con manufatti scatolari, che le opere progettate non vadano in pressione;
 - l'analisi del comportamento del corso d'acqua, sia in assenza sia in presenza dell'opera per definite portate del corso d'acqua;
 - l'analisi del comportamento del corso d'acqua in fase costruttiva;
 - l'analisi delle tendenze evolutive del fondo alveo;
 - L'analisi della funzionalità delle opere di protezione dell'alveo e di quelle di difesa idraulica esistenti, o di cui è prevista la realizzazione;
11. Dettagliare puntualmente le verifiche idrauliche degli attraversamenti, in particolare dei viadotti su più campate con pile e fondazioni collocate all'interno dell'alveo, specificando le opere di protezione e di difesa esistenti, e le opere integrative in progetto;
12. Ridurre il consumo energetico facendo ricorso a tecnologie e dispositivi di massima efficienza e integrando le strutture con sistemi basati su fonti rinnovabili;
13. Sviluppare l'analisi dettagliata del bilancio delle terre provenienti dagli scavi e dei fabbisogni per rilevati, rimodellamenti, calcestruzzi e pavimentazioni, con l'individuazione delle cave di prestito e dei siti di deposito;
14. Produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di riutilizzo delle terre ai sensi dell'art.186 del DLgs n.152/06 e s.m.i.;

zione alle **Componenti Ambientali** si dovrà:

15. Approfondire ed implementare il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sul territorio con particolare riferimento ai comuni già classificati come zone di risanamento dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) e alla presenza di ricettori sensibili per stimare le emissioni e le ricadute dovute alla nuova infrastruttura in riferimento al dominio assunto dal SIA;
16. Per la Componente Atmosfera, affinare la progettazione ed il monitoraggio, con lo scopo di definire con la massima efficacia le azioni di mitigazione preparando le sottoelencate analisi (corredate da cartografie tematiche, in scala adeguata, che individuino le aree più sensibili):
 - La caratterizzazione dello stato dei luoghi che individuino i ricettori presenti;
 - La caratterizzazione emissiva, con stime emissive separate per il parco pesante e quello leggero, anche per gli anni di progetto 2025 e 2035;
 - La stesura di mappe di isoconcentrazione degli inquinanti, individuando su mappa i ricettori presenti nell'intorno dell'infrastruttura in progetto e riportando sia su mappa che in formato tabellare i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo, anche ai ricettori interessati, con una cartografia tematica in scala adeguata;
 - La stima degli impatti per la situazione futura, integrando lo studio con l'analisi della dispersione e trasformazione degli inquinanti in atmosfera anche per gli scenari 2025, 2035, alla luce dei superamenti dei limiti di legge riscontrati nell'analisi dello stato attuale della qualità dell'aria e nello scenario programmatico 2015;
 - La stima degli impatti in fase di cantiere, con l'evidenziazione dei singoli contributi relativi alle emissioni dei gas di scarico dei mezzi di trasporto dei materiali da e verso cave e discariche, delle emissioni di polveri e delle immissioni (ricadute al suolo) a scala locale di inquinanti emessi dai mezzi pesanti che transitano lungo le vie di accesso alle aree di cantiere ed infine di quelle provenienti dal sollevamento polveri causato dal movimento dei mezzi e movimenti terra all'interno delle aree di cantiere sensibili;
17. Prevedere, in stretta connessione con il PMA di progetto, le azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni del PRTRA e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa sulla qualità dell'aria, relativamente agli ambiti in cui il contributo emissivo reale dovuto alle nuove opere in progetto determina un incremento del carico rispetto alla situazione *ante operam*;
18. Stipulare un Protocollo Operativo tra Regione Veneto, Province di riferimento, ARPA Veneto ed Enti Locali interessati. Il Protocollo Operativo, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, deve contenere i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE, siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del GESTORE, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti qualora il sistema di monitoraggio rilevi il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/50/CE o la soglia di allarme per l'ozono di cui all'allegato XII. I superamenti saranno riferiti alla misurazione di un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del GESTORE. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Veneto la quale informa sui superamenti e avvia le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni;
19. Verificare gli eventuali impatti della realizzazione degli attraversamenti con i corsi d'acqua, sia nella fase di esercizio che nella fase di costruzione. Inoltre, le opere provvisorie e le attività di cantiere non dovranno alterare in maniera significativa e permanente l'ecosistema fluviale; gli eventuali fenomeni transitori di alterazione delle condizioni idrobiologiche dovranno essere oggetto di monitoraggio e dovranno essere mitigate nel corso della realizzazione dell'opera;
20. In relazione al Programma di Monitoraggio, adottare, per tutti i corpi idrici principali e secondari interferiti dall'infrastruttura in oggetto, le indicazioni della normativa attualmente vigente per quanto riguarda la classificazione e il monitoraggio, utilizzando tutti gli indici - indicatori in essa previsti;

W
lo
FOR
A
P
Q
VS
M

[Handwritten signatures and initials]

verificando l'esigenza di integrare i punti di monitoraggio con quelli derivanti da esigenze specifiche, al fine di prevenire eventuali inquinamenti accidentali.

21. Il monitoraggio dovrà essere esteso anche alla fase *post operam*, al fine di consentire la verifica degli effetti quali-quantitativi sulla componente idrica derivanti dalle opere di mitigazione proposte ed apportare eventuali correttivi;
22. Prevedere, in termini di valenza contrattuale, l'incremento di aree di fitodepurazione integrative e/o sostitutive delle vasche di raccolta delle acque di piattaforma, realizzando anche porzioni boscate con essenze autoctone, e:
 - verificare che le variazioni del corpo idrico impattato, a seguito del processo di restituzione al ricettore naturale, siano compatibili con le indicazioni dell'Autorità di Bacino;
 - integrare il progetto definitivo con ubicazione di quegli impianti localizzati in aree diverse da quelle intercluse, con i necessari piani di manutenzione, monitoraggio e controllo delle acque in uscita dall'impianto;
23. Silenziare le sorgenti di rumore sia in fase di cantiere che nella fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti, secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "*Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale*";
24. In considerazione del quadro generale delle successioni litostratigrafiche presenti nel sottosuolo dell'area in esame, si ritiene necessario che le successive fasi progettuali prevedano, propedeuticamente alla progettazione delle opere e per evitare l'eventuale cedimento delle stesse, una adeguata campagna di indagini geognostiche nel sottosuolo, destinata alla dettagliata ricostruzione della stratigrafia e caratterizzazione geotecnica dei depositi interessati dall'opera.
25. Assicurare, per l'intero sviluppo dell'opera, corridoi protetti di attraversamento (sottopassi faunistici e ponti ecologici) della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati per mitigare le discontinuità arrecate agli ecosistemi, specificandone le tipologie e la loro localizzazione rispetto all'opera in progetto;
26. Effettuare il bilancio delle superfici boscate, quantificando in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive di rimboschimento compensativo in ottemperanza al DLgs n. 227/2001 art.4 e Normativa Regionale vigente. Realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici;
27. Formulare, in fase di progettazione definitiva, studi adeguati al fine di caratterizzare acusticamente le varie fasi dell'opera, nel rispetto delle disposizioni legislative vigenti;
28. Prevedere, nei punti di interferenza dell'opera con il reticolo idraulico superficiale dove sono segnalate le presenze di siti di riproduzione di specie di interesse comunitario, tutte le opportune azioni e monitoraggi atti a preservare gli habitat interessati e/o garantire l'effettiva colonizzazione delle aree di trasferimento in compensazione, non solo per la fauna terrestre, come previsto nel preliminare, ma anche, dopo aver provveduto alla loro identificazione, per le specie ittiche, con particolare riguardo a:
 - Attraversamento del fiume Bacchiglione nei pressi di Selvazzano;
 - Parco di Sarmazza, in corso d'opera;
 - Stagni di Sambruson.
29. Prevedere al fine di contrastare l'effetto barriera causato dalla nuova opera viaria, la realizzazione di passaggi faunistici posizionati a circa 0,8 km l'uno dall'altro, con tolleranza di $\pm 0,2$ km al massimo per i casi di interferenza con opere o edifici esistenti
30. Fornire, in ordine al clima acustico *post operam* (valutazione pre-mitigazione), la caratterizzazione acustica al fine di consentire la valutazione puntuale dell'effettiva efficacia delle mitigazioni previste sull'infrastruttura;

30/08/2014
MINISTERO DELL'AMBIENTE
DIREZIONE REGIONALE
COMMISSIONE AMBIENTALE
TECNICA DI VIA
dall'impatto ambientale
il Segretario

operare alle disposizioni descritte nell'Allegato 4, "Criterio di valutazione delle percentuali delle attività di risanamento da ascrivere a più sorgenti sonore che immettono rumore in un punto", del D.M. 29/11/2000, relativamente alla considerazione della concorsualità delle infrastrutture, ed estendere di conseguenza gli interventi di mitigazione, ove necessario a garantire il rispetto dei limiti di normativa, anche considerando le infrastrutture concorsuali;

32. In relazione agli impatti sul paesaggio la successiva fase progettuale dovrà approfondire l'indagine riguardante l'interruzione della continuità visuale, causata dall'inserimento di un'opera lineare, dei sistemi agricoli e paesaggistici unitari, affinando le soluzioni di mitigazione e dettagliando il progetto delle aree intercluse, presenti soprattutto in corrispondenza degli svincoli;

33. Ai fini della valutazione dei possibili impatti sul paesaggio derivanti dalla realizzazione dell'opera in generale e dei viadotti in particolare si richiede, di:

- sviluppare adeguate fotosimulazioni, nell'elaborazione grafica, nel numero e nella rappresentatività delle condizioni percettive "da" e "verso" l'opera in progetto;
- Migliorare l'inserimento paesaggistico dei viadotti attraverso l'adozione di interventi tesi a minimizzare l'impatto sul paesaggio e sull'insieme naturalistico ed architettonico che si sviluppa sullo sfondo della visuale;

34. Sviluppare le opere di sistemazione a verde di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto assumendo come riferimento:

- "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, Edizione 2006;

e altri manuali qualificati quali, ad esempio:

- "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica", Reg. Lombardia, 2000;
- "Manuale di Ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001;
- "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002;

35. Prevedere il maggior numero e la più ampia estensione possibile di barriere alberate, lungo gli assi viari, in modo da realizzare, oltre che una mitigazione anche una compensazione ambientale; prevedere inoltre l'inserimento di barriere, soprattutto di tipo vegetale, con funzione di filtro alla ricaduta di inquinanti in tutte le aree dove possa ipotizzarsi un danno alla qualità della produzione agricola di pregio;

36. Salvaguardare, nelle interferenze con i corsi d'acqua, la morfologia naturale, la qualità ambientale e le biodiversità, prevedendo altresì interventi di rinaturalizzazione e riqualificazione ambientale nel caso di situazioni di scarsa naturalità, operando con le tecniche della ingegneria naturalistica;

Per la **fase di cantiere** si deve:

37. Dettagliare la cantierizzazione:

- definendo la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica privilegiando aree interstiziali o prive di vincoli e riducendo al minimo l'occupazione di aree di pregio;
- garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere;
- specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente;
- analizzando il rumore e le vibrazioni dei cantieri, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;
- descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione di rilevati, trincee e gallerie, l'invio a discarica;
- definendo le modalità e procedure di demolizione di opere esistenti, con la relativa valutazione degli impatti ed identificazione dei siti di discarica;
- individuando i consumi idrici della fase di cantiere, predisponendo un piano di approvvigionamento idrico che indichi le relative fonti e che sia compatibile con le risorse

[Handwritten signatures and initials]

disponibili;

- specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, acque di lavaggio piazzali e acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere;
- progettando, per ogni cantiere, un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dai cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale;
- specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;

38. Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:

- Percorsi impegnati;
- Tipo di mezzi;
- Volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
- Percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati.
- Percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.

39. Prevedere per la fase di realizzazione dei viadotti e/o laddove siano presenti falde superficiali:

- le necessarie misure atte ad assicurare che le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, nelle falde superficiali;
- l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.
- l'adeguamento, attraverso nuove indagini con dettaglio commisurato alla complessità stratigrafica e tettonica e allo stato di fratturazione dei rilievi carbonatici, delle conoscenze sulla circolazione idrica sotterranea negli acquiferi interferiti dal tracciato, al fine di definire le soluzioni progettuali delle opere e, con particolare riferimento alle trincee e/o gallerie, verificare che le stesse non possano ostacolare i deflussi delle falde o favorire fenomeni di depauperamento della risorsa.

40. Anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione dell'infrastruttura, ove queste non interferiscano con le attività di cantiere;

41. Utilizzare dei mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico ed adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti;

Il Proponente nella redazione del **progetto definitivo** deve inoltre:

42. Predisporre un Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le norme tecniche dell'allegato XXI del DLgs 163/2006 e le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni, da concordare con l'ARPA Regionale; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto;

43. Avviare, già nella fase di progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori, le attività di monitoraggio ambientale ante operam. Il PMA dovrà essere ottimizzato, sulla base di una più puntuale valutazione degli effetti ambientali di portata locale, e coerentemente esteso alle infrastrutture in adeguamento, agli assi delle nuove tangenziali, ai principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale, nonché agli interventi sulle viabilità ordinarie interferite;

44. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);

In relazione alle **Osservazioni** insorgenti dal territorio, inoltre, si dovrà:

LA TUTELA DELL'AMBIENTE
MINISTERO DELL'AMBIENTE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impianto Ambientale
il Segretario della Commissione
VIA • VAS

are, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, gli aspetti estetici dei manufatti e, soprattutto, la validità e le modalità del loro inserimento nel paesaggio, anche mediante fotosimulazioni, non solo per le opere d'arte principali, ma anche per tutte le opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche. In particolare questo concetto deve essere applicato nel:

- progettare le barriere antirumore con rispetto degli ambiti paesaggistici attraversati e al valore storico-ambientale diffuso;
- prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturalizzazione (piantumazioni, mascheramenti);
- verificare ed omogeneizzare le luci dei viadotti e le sezioni delle pile al fine di favorire l'inserimento paesaggistico;
- prevedere che le opere di sostegno siano a finitura simili a quelle esistenti, quando non in adiacenza;
- prevedere sempre un'ampiezza delle luci di riva per il mantenimento o l'ampliamento delle fasce ripariali, di dimensioni adatte a costituire corridoio ecologico;

46. In relazione alla proposta di variante Casello PD Z.I. – Bovolentana, strada di cui è programmata una implementazione che, pur se migliorativa nei riguardi dell'inserimento del casello sul territorio pone notevoli problematiche evidenziate anche dai Comuni interessati, prevedere nel corso del progetto definitivo un approfondimento progettuale relativo alla componente atmosfera, con la preparazione degli elaborati integrativi già richiesti sull'intero tracciato

47. Rivedere la progettazione del tratto di viabilità complementare avente origine dallo svincolo di Fossò, riconsiderando i seguenti punti:

- Eliminazione della bretella diretta tra Via Ponte Alto e Via Provinciale
- Riqualificazione dell'attuale confluenza tra le due infrastrutture citate.
- Approfondimenti progettuali sulla viabilità Nord-Sud tra Fiesso d'Artico e Fossò.

48. Elaborare, in relazione alle problematiche su viabilità locali, interferenze con preesistenze Urbanistico-Storico-Paesaggistiche, interferenze con aziende agricole di pregio, gli approfondimenti progettuali che consentano l'applicazione di soluzioni concordate, anche con la creazione, ove possibile di zone di parcheggi di interscambio, con particolare riferimento a:

- Riqualificazioni di aree agricole interferite
- Minimizzazione dei reliquati
- Ripristino del reticolo idraulico minore sezionato dalle nuove opere
- Interventi sulla viabilità interna ai comuni interferiti
- Dettaglio delle soluzioni definitive per tutte le interferenze originate dal posizionamento di svincoli, rotatorie e relative rampe.
- Approfondimento progettuale sullo svincolo di Ronchi ed ottimizzazione delle interconnessioni con la viabilità esistente interferita.

49. Approfondire, nel progetto definitivo, il tema dell'adeguamento e messa in sicurezza di Via Pelosa e del relativo svincolo con la messa a punto di soluzioni concordate.

Si **raccomanda** inoltre che:

- a. Qualora non previsto, venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere;
- b. Con riferimento al Patrimonio artistico archeologico e culturale, in considerazione delle problematiche relative ai punti dove il patrimonio artistico, architettonico e archeologico risulta più consistente, il progetto definitivo proponga soluzioni progettuali supportate da una attenta analisi visuale, supportata da foto simulazioni specifiche;
- c. Il progetto definitivo preveda, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten notes and signatures on the right margin]

appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.);

- d.** Vengano sempre coinvolte, in relazione agli effetti sugli aspetti agro-ecosistemici, le associazioni di categoria per individuare le opportune misure di mitigazione e di compensazione, in ordine alla determinazione degli indennizzi di esproprio fare ricorso all'applicazione dell'"Accordo del Passante di Mestre";
- e.** Avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni;
- f.** In fase di progettazione definitiva ed esecutiva, siano verificate le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità;
- g.** Sia prevista per la segnaletica orizzontale l'utilizzo di tecniche che massimizzino la visibilità anche in condizioni di nebbia.

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre " , Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 Commissione Tecnica di Verifica
 dell'Impianto Ambientale
 il Segretario della Commissione
 VIA e VAS

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
<p>Tabella A : Osservazioni inviate alla DVA e da questa alla CTIVA</p> <p>Il comune ribadisce alcune note presentate nel 2008 e non completamente evase ripresentando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comunicazione dei residenti del quartiere Garibaldi del 24.05.2005 • Emendamento Consigliere Candiotto pres./appr. 31.07.2006 • Delibera di C.C. n° 130 del 31.07.2006; • Delibera di C.C. n° 106 del 21.10.2008; <p>richiedendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la realizzazione di una rotatoria con via Pioga e relativo allargamento sino a via Pontarola, con possibilità di transito di mezzi pesanti e realizzazione di pista ciclabile; b) spostamento a sud del raccordo con la SS 308 rispetto a quanto previsto da progetto utilizzando l'esistente svincolo denominato "Bragni". 					
1.	17/04/2009	DSA-2009-11962	Comune di Campodarsego	<p>Il Comune trasmette la Delibera del consiglio Comunale n°33 del 14.05.2009 con la quale delibera:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Contrarietà al casello tra A4 e tangenziali e GRAP b) Posizionamento a Nord della rotatoria di collegamento tra il GRAP e il sistema delle tangenziali, con la viabilità esistente in comune di Villafranca; c) Spostamento verso ovest del tratto di GRAP dallo scolo Bappi all'intersezione con le tangenziali e autostrada; d) Collegare la zona produttiva di Ronchi e Mestrino al sistema GRAP e tangenziali con soluzioni diverse da quanto progettato; e) Realizzazione di sottopasso o sovrappasso del GRAP in Via Geremia per continuità del tracciato; f) Si chiede che l'attraversamento di via Belle Putte avvenga con il G.R.A. in trincea (come per FS) sino all'intersezione allo scolo Bapi in prossimità del laghetto di Bosco; g) A compensazione ambientale oltre a quanto previsto nel SIA, si chiede d'acquistare in proprietà pubblica comunale parte dei mappali privati del Parco delle Cave di Bosco. h) Nella progettazione dell'intersezione del GRAP con la SR 11 deve essere presa in considerazione quanto già previsto, ed 	<p>a) La conformazione finale del progetto risolve il nodo di collegamento su via Pioga, tramite rotatoria, anche in funzione del traffico pesante, spostando l'accesso esternamente all'asse di via Pioga stesso;</p> <p>b) la soluzione di progetto riorganizza l'accesso sulla SS 308 in relazione alle necessità fisico-geometriche del tracciato.</p> <p>I residenti del quartiere Garibaldi hanno successivamente inviato una nota aggiornata esaminata nella Osservazione n° 18 e anche Osservazione n°12</p> <p>L'Osservazione prevede vari livelli di risposta : Delibera n° 33/2009</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Non di competenza della Commissione b) I diversi accessi e collegamenti di carattere locale e territoriale sono stati definiti in riferimento alle necessità di funzionalità trasportistica e di sviluppo socio economico; c) Parzialmente accoglibile, si considera lo spostamento più da ovest del tracciato per minimizzare gli impatti sull'area umida del laghetto di Rubano, variante GA2, tuttavia il tracciato proposto provoca maggior interferenze con il contesto di villa Pedrazza, in sede di progettazione di maggior dettaglio potrà essere approfondito tale punto; d) Come per punto b); e) Le richieste di approfondimento progettuale fanno parte del quadro prescrittivo; f) Come per punto e); g) Non di competenza; La richiesta di opere complementari specifiche non è di competenza della Commissione, nel quadro prescrittivo sono inserite i possibili finanziamenti per le compensazioni.
2.	19/05/2009	DSA-2009-13878	Comune di Rubano (PD)		

[Handwritten signatures and notes in the right margin]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D. Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
 Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale
 il Segretario della Commissione è

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>infrastruttura e futura zona residenziale denominata "la Fornace";</p> <p>l) progetto di riqualificazione delle aree agricole interessate dall'opera;</p> <p>m) realizzare, per quanto più possibile, il tracciato in trincea, e dove sia necessario creare elementi di mitigazione il più possibile "naturali" (terrapieni, fasce boscate, ...);</p> <p>n) allargamento di via Gioberti, dall'incrocio con via Chiusure e il confine comunale, e di via Cavour;</p> <p>o) realizzazione di una pista ciclabile che colleghi Bosco a Villaguttera, utilizzando il sedime della strada ai piedi del cavalcavia, realizzando un sottopasso ferroviario;</p> <p>p) messa in sicurezza dell'incrocio di via Nespolato;</p> <p>q) allargamento di via Chiusure con la realizzazione di una pista ciclabile e della rete di pubblica illuminazione;</p> <p>r) allargamento di via Belle Putte, con relativa pista ciclabile dall'intersezione con via Bosco e con via Mestrino;</p> <p>s) mantenimento della continuità di Via Geremia;</p> <p>t) sia destinata quota parte dell'importo derivante da esenzioni e canone di concessione sia destinato ai Comuni interessati dall'opera da riutilizzare per interventi sul trasporto pubblico locale e sull'ambiente;</p> <p>u) il valore d'esperto tenga conto, oltre al valore commerciale, del valore funzionale dei beni, con tempistiche di indennizzo certe;</p> <p>v) i costi di progettazione e attuazione dei piani urbanistici finalizzati alla riqualificazione delle demolizioni siano a carico dei concessionari;</p> <p>w) per quanto riguarda la bretella con la zona produttiva di Ronchi, collegare direttamente lo svicolo con la viabilità a nord della A4 o realizzare la bretella in affiancamento alla complanare;</p> <p>x) prevedere un raccordo con la SP 12 e la complanare all'altezza di Ponterotto, o in alternativa potenziando la viabilità in prossimità di Tagli di Sotto;</p> <p>Vengono inoltre formulate alcune osservazioni relative al sistema delle Tangenziali Venete:</p> <p>a) si ribadiscono i concetti di massima espressi in precedenza;</p> <p>b) sia destinata quota parte dell'importo derivante da esenzioni e canone di concessione sia destinato ai Comuni interessati dall'opera da riutilizzare per interventi sul trasporto pubblico locale e sull'ambiente;</p> <p>c) si richiede la realizzazione di un casello autostradale a Bosco di Rubano.</p>	<p>h) Parzialmente accoglibile, si considera lo spostamento degli ovest del tracciato per minimizzare gli impatti sull'area urbanizzata del laghetto di Rubano, variante GA2, tuttavia il tracciato proposto provoca maggior interferenze con il contesto di Villa Pedraza;</p> <p>i) Il trattamento delle interferenze con il sistema idrico è stato concordato con gli enti competenti al fine di mantenere invariata la capacità di deflusso e migliorarla laddove sia possibile, tale intervento tuttavia non risulta di competenza; in fase di progettazione di maggior dettaglio potrà essere concordato un intervento di tale natura;</p> <p>j) Il tema non risulta di competenza, tuttavia si considera come saranno previste opere di mitigazione ambientale che potranno essere successivamente ampliate, da altro ente, in modo integrato con gli interventi di mitigazione;</p> <p>k) La richiesta può essere approfondita nel Progetto Definitivo. Lo sviluppo della livelletta è studiato in modo da limitare l'impatto individuando le soluzioni in trincea laddove possibile, le opere di mitigazione saranno studiate in modo approfondito e specifico in fase successiva di maggior dettaglio progettuale;</p> <p>l) La richiesta di opere complementari specifiche non è di competenza della Commissione, nel quadro prescrittivo sono inserite i possibili finanziamenti per le compensazioni.</p> <p>m) Vedi punto n);</p> <p>n) Vedi punto n);</p> <p>o) Le richieste di approfondimento progettuale sono fanno parte del quadro prescrittivo;</p> <p>p) Le richieste di approfondimento progettuale sono fanno parte del quadro prescrittivo;</p> <p>q) Previsto ?</p> <p>r) In fase di definizione degli espropri sarà valutato in modo specifico la metodologia e calcolo dei valori da corrispondere; (piano economico finanziario)</p> <p>s) Accoglibile, in tal senso si considera la variante G5;</p> <p>t) La richiesta di opere complementari specifiche non è di competenza della Commissione, nel quadro prescrittivo sono inserite i possibili finanziamenti per le compensazioni.</p> <p>u) Il progetto delle Tangenziali Venete ha già terminato il suo iter approvativo e non fa parte del presente Parere.</p>

Segretario viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) 69 di 113

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre ", Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
3.	25/05/2009	DSA-2009-14228	Comuni di Dolo, Mira e Vigonovo	<p>In riferimento al Piano Provinciale della Viabilità, si chiede che:</p> <p>a) sia prevista la messa in sicurezza di via Marconi, con la realizzazione di una pista ciclo-pedonale e rotatoria in corrispondenza della SR 11;</p> <p>b) interventi di moderazione del traffico lungo via Mazzini, dall'intersezione con la SR 11 e via Villaguttera.</p> <p>I comuni sottoscrittori presentano una richiesta di chiarimenti inerente alla "Comunicazione dell'attivazione della procedura di valutazione impatto ambientale - Sistema viario denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)", chiedendo che :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. che sia chiarita la procedura autorizzatoria a cui far riferimento, fornendo puntuale e documentato riscontro dell'inclusione o meno del progetto in esame nella cd. "Legge Obiettivo", ai fini dell'espressione degli atti di competenza e della consapevolezza della cittadinanza; 2. che sia convocata una nuova presentazione del progetto al pubblico da svolgersi in uno dei Comuni interessati della Provincia di Venezia, in modo da consentire la più ampia partecipazione e consapevolezza della popolazione coinvolta, che si venga tempestivamente informati sui tempi e sui luoghi della nuova presentazione al pubblico, nonché sui termini di presentazione da parte dei cittadini e di espressione dei pareri da parte degli Enti interessati. 	<p>La richiesta di opere complementari specifiche non è di competenza della Commissione, nel quadro prescrittivo sono inserite i possibili finanziamenti per le compensazioni.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vedere Osservazione n°5 2. Non di competenza della Commissione 3. Vedi 2)
4.	27/05/2009	DSA-2009-14841	Comune di Saonara	<p>Si inviano le Deliberazioni n. 37 e 44 (anno 2008) e n. 16 e 17 (anno 2009) da considerarsi osservazioni in merito alla realizzazione del tratto viario denominato "Camionabile".</p> <p>Delibera 16</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ribadisce la contrarietà alla proposta del Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP), e alla realizzazione di un nuovo tratto-stradale lungo gli argini dell'idrovia Padova - Venezia. 2. Rivendica il ruolo del Comune di Saonara e di altri Comuni interessati dall'asse stradale lungo l'idrovia, nelle fasi di studio e di scelta, al fine di ottenere una sede di confronto istituzionale e tecnica; 3. Chiede di consolidare il metodo della concertazione con gli Enti interessati, a vario titolo, dalla pianificazione di opere infrastrutturali intercomunali, per giungere a pareri e decisioni 	<p>Le obiezioni del Comune di Saonara sono state analizzate e si è preso atto delle affermazioni e relative motivazioni che hanno portato alla dichiarazione di contrarietà alle opere di cui al presente Parere.</p> <p>Si vedono con interesse tutte le iniziative tecniche che possono portare ad un approfondimento delle soluzioni di dettaglio nel senso di ottimizzazione delle soluzioni progettuali più controverse, e di questo vi è traccia nel quadro prescrittivo.</p> <p>Per quanto riguarda richieste più specifiche come la realizzazione della 4ª corsia dell'Autostrada A4, esse non rientrano nelle competenze della Commissione, mentre richieste di maggior tutela per la realizzazione funzionale delle soluzioni progettuali proposte come per l'idrovia Padova-Venezia, trovano riscontro nel quadro.</p>

UFFICIO DEL TERRITORIO
 Settore Tecnico
 Ufficio Ambiente
 Ufficio Infrastrutture
 Ufficio Lavori Pubblici
 Ufficio Urbanistica
 Ufficio Catastro
 Ufficio Edilizia
 Ufficio Geomatica
 Ufficio Giuridico
 Ufficio Amministrativo
 Ufficio Segreteria
 Ufficio Contabilità
 Ufficio Personale

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

1993 130 A
 DEL MINISTERO DEL TERRITORIO
 DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
 Commissione Tecnica di V.I.A. e
 dell'Impatto Ambientale
 Il Segretario della Commissione

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>condivise;</p> <p>4. Di opporsi all'utilizzo, per il progetto, delle procedure facilitate della "legge obiettivo", o con risultati similari;</p> <p>Delibera 17</p> <p>1. Di avviare, per quanto espresso in premessa, l'iter procedurale per la realizzazione di un parco e riserva naturale di interesse locale a ridosso e a tutela dell'idrovia Padova-Venezia;</p> <p>2. Di incaricare l'ufficio tecnico alla stesura di una variante al P.R.G. ai sensi dell'art. 50 comma 4 della Legge Regionale n. 61/85 per l'attuazione di un parco e riserva di interesse locale ai sensi dell'art. 27 della L.R. 40/84;</p> <p>3. Di dare atto che le competenze specifiche per suddetto incarico saranno stabilite ai sensi e nelle forme del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e delle leggi e normative vigenti;</p> <p>Delibera 44 (ricomprendente le argomentazioni della 37)</p> <p>1. Esprime contrarietà alla proposta del Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP), e alla realizzazione di un nuovo tratto stradale lungo gli argini dell'idrovia Padova - Venezia</p> <p>2. Richiede la realizzazione di una quarta corsia dell'autostrada A4 quale soluzione progettuale alternativa alla proposta approvata dalla Regione Veneto o un percorso alternativo connesso al sistema di tangenziali a Padova Nord;</p> <p>3. Propone l'istituzione di una Conferenza di servizi formata dai sindaci dei comuni interessati, e che prima di attivare la procedura di V.I.A., sia attivata la procedura di V.A.S.;</p> <p>4. Demanda alla Commissione speciale la valutazione per la predisposizione di un progetto di parco fluviale e delimitazione delle aree adiacenti entro la fine di febbraio 2009.</p> <p>Delibera 37 (solo note non riprese dalla 44)</p> <p>1. Elaborati progettuali non adeguatamente dettagliati;</p> <p>2. Messa a disposizione, nella loro completezza, dei materiali/elaborati progettuali;</p> <p>3. Coordinamento tra gli enti locali interessati: comuni, province di Padova e Venezia, e regione Veneto investita dell'autorità di rilanciare l'idrovia tra Padova e Venezia come asse di trasporto merci alternativo, come sistema ausiliario di sfogo dell'asse Bacchiglione-Brenta, e di valorizzarla come Parco naturale;</p> <p>4. L'intervento non deve inficiare le possibilità di completamento dell'idrovia quale modalità di trasporto fluviale;</p> <p>5. Verificare la possibilità di forme di risarcimento del danno ambientale arrecato al nostro territorio.</p>	<p>prescrittivo.</p> <p>Anche indennizzi e risarcimento danni, così come le valutazioni sull'entità delle valutazioni per espropri, non rientrano nelle competenze della Commissione.</p>

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) 74/0113

[Handwritten signatures and initials]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre " . Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
5.	04/06/2009	DSA-2009-14908	Sig. Adone Doni e Mattia Donadel	<p>I sottoscrittori, per conto del Coordinamento dei Comitati / Associazioni della Riviera del Brenta e del Miranese, inviano una Richiesta di chiarimenti e una contemporanea contestazione di validità della procedura adottata per la non inclusione dell'opera in Legge obbiettivo, per le motivazioni seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Delibera CIPE 121/2001 con il solo passante di Mestre • Delibera CIPE 80/2003 con il solo Passante di Mestre • Intesa generale quadro governo-regione veneto del 23.10.2003 (dove compare solo il grande raccordo anulare di Padova e non l'asse plurimodale sull'idrovia). • Comunicato stampa del presidente della commissione lavori pubblici del senato (16.3.2007) In cui si afferma che il CIPE su richiesta del Presidente conferma che il GRA di Padova non è inserito in legge obbiettivo • Allegato infrastrutture strategiche DPEF giugno 2008 dove compare la richiesta di inserimento del grande raccordo anulare di Padova e nuovo asse intermodale (e non plurimodale) Padova-Venezia. • Ordine del giorno del Consiglio della Provincia di Venezia del 23.11.2008 con cui si chiede che l'opera non venga inserita in legge obbiettivo • Verbale di approvazione dell'ordine del giorno del 2.2.2009 in cui i sindaci dei comuni della Riviera del Brenta chiedono di non inserire l'opera in legge obbiettivo • Relazione CIPE di marzo 2009 sullo stato di attuazione del programma delle infrastrutture strategiche dove non compare l'opera in oggetto. 	<p>1. Regolarità rispetto le procedure autorizzative:</p> <p>Come riportato nel Parere, esistono indicazioni che supportano le richieste degli Osservatori, sino a buona parte del 2009, sull'inadeguatezza delle procedure e delle tempistiche che hanno consentito l'inserimento dell'infrastruttura tra le opere della Legge Obiettivo. È da notare che il progetto stesso, dopo la lunga gestazione degli anni 2007 e 2008, ha avuto la presentazione al pubblico e proposto per il Parere VIA a Marzo 2009, mentre la Conferenza Stato-Regione Veneto, che ne ha sancito l'inclusione tra le opere strategiche, è del Novembre 2009. Con il "2° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto - per l'integrazione del 7° programma delle infrastrutture strategiche" del 6 novembre 2009 che contempla tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale "Passante di Mestre e opere correlate (circonvallazione orbitale di Padova e opere di adduzione in provincia di Treviso)" e individua tra le opere parzialmente finanziate e da avviare entro il 2013 il "Progetto Preliminare "Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera - Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)". A questo proposito si nota che la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha trasmesso la comunicazione sull'esito delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale per il Progetto in data 25/02/2011 e la Commissione VIA preposta all'esame a partire da Marzo 2011 ha richiesto una serie di integrazioni e di chiarimenti al progetto che prevedevano la ripubblicazione dello stesso, ripubblicazione avvenuta in data 5 Agosto 2011, con la definizione del tracciato base oggetto dell'attuale Parere.</p>
6.	05/06/2009	DSA-2009-15394	Coordinamento NO-GRA Limena	<p>Le osservazioni espone prendono in esame in modo più specifico il tratto nord del GRA, lungo il percorso che tocca i comuni di Limena e Vigodarzere, e in particolare:</p> <p>Per il tratto nord del GRA è stata prevista una strada di tipo CI (1 corsie per senso di marcia di 3,75m e ingombro complessivo di 10,5-m). Non si reputa che la strada possa rientrare tra le opere di "Rilevante interesse pubblico" e non alla funzione di servizio di carattere prettamente locale (solo di collegamento locale tra i comuni di Limena e Vigodarzere).</p>	

Ministero del Territorio e delle Infrastrutture
 Commissione Tecnica
 per l'Impatto Ambientale
 del Progetto Preliminare
 "Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre"
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo"

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>comporterebbe un impatto visivo ancora più devastante sulla Villa e sul complesso dell'intera area.</p> <p>7) Il tracciato Nord dei GRA interrompe in modo definitivo alcune strade nel comune di Umene e Vigodarzere, con la conseguenza che i residenti delle vie interessate resteranno di fatto tagliati fuori dal paese, rendendo inoltre difficilmente fruibile alla comunità un territorio di alto pregio molto frequentato.</p> <p>8) Nella VINCA sono previste compensazioni (per la perdita di habitat lungo la fascia del Brenta in corrispondenza del ponte) non soddisfacenti e avente l'effetto di solo mascheramento della strada, senza compensare neanche parzialmente la perdita di habitat nell'area del Tavello.</p> <p>9) il collegamento diretto del tracciato dei GRA con Via Geresara e via Montegrappa alza notevolmente il livello di pericolosità degli accessi pedonali e carrabili delle abitazioni frontiste alla strada per le quali si chiede la messa in sicurezza</p> <p>10) il percorso della strada prevede l'attraversamento del Tavello con passaggio su aree agricole di pregio (Agricola Biologica Bettella), con produzioni biologiche di pregio e con particolare attenzione al mantenimento della naturalità con il ripristino all'interno dell'azienda, di siepi frangivento e zone boschive con essenze arboree autoctone della pianura pianiziale veneta. Nell'area sono presenti due specchi d'acqua, il più esteso dei quali, utilizzato sia a scopi irrigui che naturalistici (abbeverata e deposizione di uova) verrebbe completamente distrutto.</p> <p>11) Si ritiene superficiale, incompleta e deficitaria. l'analisi compiuta sulla componente Vegetazione flora e fauna</p> <p>12) La variante al tracciato "TC1" non risolve nessuno dei problemi legati al territorio, (si allontana in modo non sostanziale dalla villa Pacchierotti e dal paleoalveo del Brenta ma si avvicina pericolosamente all'abitato di Limena, a circa 200m dalla piazza del comune). Il ponte sul Brenta non presenterebbe più le pile in alveo ma con dimensioni maggiori del viadotto (obliquità sul fiume), e senza modificare l'impatto agronomico.</p> <p>13) Nel SIA (Quadro di riferimento-generale - Le-Varianti) viene riportata la necessità di valutare nella VIA la compatibilità ambientale del progetto che insiste in una zona SIC ZPS di elevato pregio ambientale. Non si reputa sufficiente l'analisi presentata.</p> <p>Il Coordinamento NO-GRA di Umene esprime quindi la sua contrarietà al GRA, esponendo alcune proposte operative :</p>	

Ministero dell'Ambiente e del Territorio
 Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e Valutazione Ambientale
 Commissione

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

MINISTERO DELL'INTERNO
 DIREZIONE REGIONALE DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
 Commissione Ambientale
 Ufficio Segreteria della Commissione

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>Proposte alternative</p> <p>a) Non rientrando il GRA in legge obiettivo si chiede di rivedere la procedura semplificata a favore della procedura standard con il coinvolgimento delle amministrazioni locali alla stesura del progetto e la VIA sul progetto definitivo.</p> <p>b) il tratto nord del GRA va stralciato dal progetto in quanto la sua funzione può essere assolta dal nuovo sistema delle tangenziali venete Verona-Vicenza-Padova (complanare alla autostrada A4 che collega la zona Ovest a quella Est di Padova).</p> <p>c) Per risolvere i problemi di collegamento intercomunale si possono adottare altre soluzioni meno impattanti per l'ambiente, più economiche e senza la necessità di impegnare nuovo territorio:</p> <ol style="list-style-type: none"> Risolvere i problemi della viabilità esistente, come: <ul style="list-style-type: none"> il nodo della "Castagnara", a ridosso della tangenziale Nord di Padova; le intersezioni della SP 70 (del Mulino) con la SR47 e con la SP 46 nel Comune di Curtarolo (progetto già approvato); l'incrocio semaforizzato tra la SP10 e la SR47 nel Comune di Campo San Martino; l'incrocio semaforizzato tra la SP58 e la SR 47 nel Comune di San Giorgio in Bosco; l'incrocio semaforizzato tra la SP 46 e la SR47 nel Comune di Limena. Realizzare percorsi ciclabili di collegamento intercomunale sfruttando preesistenze quali argini, strade vicinali e strade comunali minori, o in affiancamento ai percorsi esistenti.. Realizzare un nuovo ponte: sul Brenta all'altezza della Z.I. di Limena in corrispondenza di Via Volta, localizzazione che migliorerebbe la viabilità tra Limena e Vigodarzere e di minor impatto ambientale rispetto alla soluzione progettata, con attraversamento della zona SIC nel punto più stretto anziché nel più punto largo e con il vantaggio di fornire Vigodarzere di un accesso alla A4 con un tracciato più breve di quello previsto. 	<p>1) Lo studio ripubblicato non comprende tali alternative</p> <p>2) Vedi punto 1)</p> <p>3) Se ne prende atto</p> <p>4) Se ne prende atto</p> <p>5) Accoglibile</p>
7.	06/06/2009	DSA-2009-15405	Comune di Limena	<p>Si trasmettono successive Delibere di Consiglio Comunale:</p> <ol style="list-style-type: none"> DCC 15 del 30.05.2002 relativamente al "sistema orbitale della Grande Padova". realizzazione di un tracciato alternativo la realizzazione di una complanare all'autostrada tra Ronchi di Campanile e Ponterotto. 	

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) - 5 di 113

[Handwritten signatures and initials]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
8.	05/06/2009	DSA-2009-15625	Sig. Luca Lazzaro	<p>2) DCC 20 del 27.03.2003 relativamente al "sistema orbitale della Grande Padova":</p> <ul style="list-style-type: none"> viene presentata una soluzione alternativa al tracciato che prevede la realizzazione a sud dell'autostrada del casello in località Ronchi, nonché una complanare all'autostrada fino alla zona produttiva di Limena e il collegamento al nodo di Ponterozzo <p>3) DCC 6 del 04.03.2004 relativamente al "sistema orbitale della Grande Padova":</p> <ol style="list-style-type: none"> viene rifatto proprio dell'amministrazione comunale quanto contenuto nelle DCC precedenti; si chiede che non sia realizzato l'"orbitale" così come proposto. <p>4) DCC 22 del 15.03.2005 relativo al "sistema orbitale (GRA)": si ribadisce l'opposizione alle realizzazioni del GRA;</p> <ul style="list-style-type: none"> la formazione di un gruppo di lavoro con compito di rappresentanza istituzionale, e rappresentante degli interessi della cittadinanza; <p>5) DCC 25 del 08.02.2006 relativamente alle "osservazioni al piano Provinciale della viabilità di Padova":</p> <ul style="list-style-type: none"> opposizione all'opera anche in considerazioni delle interferenze ambientali della area del Tavello. 	<p>In generale l'area del Tavello è stata oggetto di una specifica determinazione della Commissione.</p>
<p>1. L'opera nel suo complesso potrebbe essere agevolmente sostituita, dalla costruzione della quarta corsia Padova-Venezia dell'autostrada A4.</p> <p>2. La strada in oggetto porterebbe un aggravio dei carichi di traffico veicolare gommato su Fossò (VE), oltre ad un drastico aumento dell'inquinamento sia chimico che acustico.</p> <p>3. La previsione dello svincolo di uscita della camionabile presso il paese di Fossò danneggia in modo irrimediabile una azienda agricola storica, già censita come tale al Catasto della Repubblica di Venezia del 1675. Inoltre, la rotonda a nord, in corrispondenza di Paluello è del tutto inutile, data l'esistenza di propria viabilità.</p> <p>4. L'opera porterebbe alla compromissione anche di case storiche e ville Venete che insistono sul tracciato di progetto, andando a detrimento di tutta la zona, a vocazione turistica.</p> <p>5. Si assisterebbe alla distruzione di alcuni degli ultimi habitat di pianura per importanti specie animali (cuculo, picchio, usignolo, volpe) e vegetali (olmo, ontano, ecc), nonché dei Corridoi Ecologici esistenti.</p>					<p>1. L'opera non sostituisce né la A4 né il SITAve. La sua funzionalità è relativa alla circuitazione di Padova. La strada detta dell'Idrovia ha altre finalità non autostradali.</p> <p>2. Gli impatti temuti sono stati valutati e saranno monitorati per ogni futuro intervento.</p> <p>3. La nota ha un riscontro nel quadro prescrittivo.</p> <p>4. Viene posta ogni cura per evitare interferenze e/o allontanare i tracciati dai beni architettonici.</p> <p>5. Vedi punto 2)</p> <p>6. La durata per ora di programma è inferiore al temuto, comunque i piani di canterizzazione saranno sottoposti a una fase di progetto di dettaglio e di monitoraggio in corso d'opera.</p> <p>7. La realizzazione dell'Idrovia, come conseguenza della realizzazione della strada vuole porsi vari obiettivi, tra cui prioritario lo smaltimento delle piene del Brenta, poi la realizzazione di una Idrovia Classe V ed infine una valorizzazione ambientale.</p>

MINISTERO DEL TERRITORIO
 DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO
 AMMISSIONE REGIONALE AMBIENTALE
 SERVIZIO REGIONALE AMBIENTALE
 VIA S. GIACOMO 10/A - 35100 PADOVA

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

150 0237E
 11/03/2009 A.
MINISTERO DELL'AMBIENTE
ELLA TUTELA DEL TERRITORIO DEL
 Commissione Tecnica di Verifica
 dell'Impatto Ambientale (VIA) e VAS
 il Segretario della Commissione

Controdeduzione e Note

Sintesi Osservazione

Mittente

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>6. Le aree di cantiere saranno difficilmente recuperabili dopo il completamento dell'opera. Inoltre, la durata dei lavori (4 anni) è tale da comportare un grave disagio agli abitanti dei territori attraversati.</p> <p>7. Non si condivide il collegato progetto del corpo idrico affiancato alla camionabile; definito "idrovia"; poi "canale scolmatore" delle acque del Brenta, ed infine "bacino di laminazione". L'opera appare secondaria rispetto al progetto della strada camionabile, e funzionale solo all'attività di CAVA connessa alla realizzazione della strada stessa. In effetti, il canale non sarebbe utilizzabile come via d'acqua se non dopo suo completamento, e comunque la navigazione sarebbe interdetta per natanti di classe V, data la ridotta altezza delle campate del cavalcavia.</p>	
	08/06/2009	DSA-2009-15661	Sig.ra Maria Beltramello, Sig.ri Luca Dovico e Mauro Otile + altre 274 firme	<p>Si denuncia la contrarietà alla realizzazione dell'infrastruttura denominata "CAMIONABILE" (Strada dell'idrovia) in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraversa il "Parco Sammazza" a Vigonovo distruggendone la fisionomia e pregiudicandone la fruibilità; • pregiudica l'attuale habitat per molte specie faunistiche, riducendo drasticamente la biodiversità; • eliminerà completamente la fascia boschiva sorta spontaneamente a lato del tratto scavato dell'idrovia Padova Mare; • lambisce il centro abitato di Vigonovo comportando la demolizione di alcune abitazioni, tra cui vari tipi di scuole; • lungo l'argine a sud dell'idrovia viene a trovarsi a pochi metri dagli immobili residenziali esistenti di recente realizzazione o ristrutturazione, o di valore storico. <p>Comportando inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incremento del traffico pesante e dell'inquinamento Atmosferico ed Acustico; • Impatti sull'idraulica superficiale; • Impatto negativo sulla salute pubblica; • Impatto Ambientale e Paesistico; • Deprezzamento delle proprietà immobiliari e Vincoli gravosi sulle stesse (in particolare Via Galla in S. Pietro di Strà-Vigonovo) • Diminuzione delle capacità attrattive dei Comuni interessati <p>Si ricorda che La Legge 27 gennaio 2000, n. 16 sanciva l'obbligo di completamento dell'idrovia Padova Mare attualmente realizzata per circa il 60% del costo totale, come condizione implicita all'attuazione del P.R.U.S.T. della Riviera del Brenta.</p>	<p>In relazione alle notazioni dell'Osservazione si ricorda che le note relative al Parco Sammazza trovano riscontro nel quadro prescrittivo, mentre le altre notazioni sono già tutte ricomprese negli studi di Impatto presentati e di cui la Commissione ha richiesto le dovute integrazioni, con i risultati presentati nel relativo Pareere.</p> <p>Per la parte riguardante più specificatamente la funzionalità dell'idrovia si ricorda che è stato effettuato un dettagliato studio idraulico per tutto il Bacino del Brenta e del Nuovissimo, sulla base del quale è stata stabilita la portata di piena del Brenta da distrarre dallo stesso per mettere in sicurezza il fiume stesso oltre a non pregiudicare minimamente i territori attraversati dall'idrovia.</p> <p>Inoltre è prevista la funzione di completamento della via d'acqua con un dimensionamento che porti in classe V la stessa.</p> <p>Nel quadro prescrittivo si sottolinea la necessità di maggiori approfondimenti per eventualmente aumentare le capacità di invaso del bacino in funzione dell'attuale sensazione di infittimento temporate degli eventi emergenziali.</p> <p>In relazione alle richieste si precisa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il quadro prescrittivo del parere assolve proprio questo tipo di richieste. 2. Vedi punto 1) 3. La Camionabile non è pensata come alternativa autostradale alla A4 né al SITAVE 4. La politica degli espropri e degli indennizzi non è di competenza della Commissione.

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)- 77 di 113

Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature at the bottom right and several initials in the left margin.

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre " . Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>il canale scolmatore, previsto nel S.I.A., non si ritiene costituire completamente dell'idrovia, ma motivo di inasprimento del rischio idrico oggi esistente sul territorio. A Vigonovo, non viene realizzata la necessaria conca di navigazione ma un manufatto di parziale svaso del fiume Brenta che immetterebbe una portata teorica di mc/sec.250 nel nuovo canale scolmatore non dotato di argini. Considerando l'immissione dello scolmatore nel Canale Nuovissimo, notoriamente insufficiente per le attuali portate defluente, considerando l'assenza di arginatura dello scolmatore, si ritiene altamente probabile il verificarsi di tracimazioni in tutto il territorio compreso tra la Sinistra Brenta ad Ovest ed il Canale Nuovissimo ad Est.</p> <p>In alternativa si chiede che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. venga assicurata e salvaguardata la tutela dell'ambiente, del paesaggio e della salute dei cittadini; 2. le multiple previsioni pianificatorie - infrastrutturali previste nell'area di San Pietro Strà e nelle località limitrofe, siano finalizzate a: <ol style="list-style-type: none"> a. salvaguardare gli elementi di pregio ambientale e rurale b. eliminare o ridurre i fattori di degrado e detrattori della qualità ambientale e insediativa; c. riqualificare il sistema idrico onde risolvere le situazioni di criticità esistenti; 3. In sostituzione della "Camionabile" prevista sia valutato il potenziamento dell'attuale autostrada tratto PD-VE per il decongestionamento del traffico, e optato per la realizzazione dell'idrovia e non di un canale scolmatore; 4. siano approfonditi i problemi e le prospettive inerenti la viabilità locale nei contesti di sistemi e tracciati regionali e nazionali vagliando alternative sui fondi da asservire con soluzioni lontane dall'edificato esistente il più possibile; 5. siano proposti risarcimenti o indennizzi sia per il danno economico che i cittadini subiscono per la diminuita rendita del bene, sia per il notevole e continuo disagio e turbamento dello stato d'animo determinato 6. siano proposti profili compensativi sotto forma di crediti fondiari, edifici ed urbanistici per tutti coloro che subiscono, per lo sviluppo generale, il degrado della qualità ambientale e insediativa, sia salvaguardato il beneficio complessivo per la comunità promuovendo l'innovazione tecnologica, le azioni di risanamento ed individuando le infrastrutture necessarie al nostro territorio 7. volte a minimizzare il più possibile l'intensità del rischio idrico - oggi esistente sul territorio e non ad amplificarlo, del rischio "inquinamento" atmosferico, acustico ambientale e paesistico; 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Vedi punto 4) 6. Vedi punto 4) 7. Vedere considerazioni generali 8. Le procedure di pubblicizzazione di nuove opere sono stabilite per legge.

MINISTERO DEL TERRITORIO
 DELLA REGIONE DELLO SVILUPPO
 REGIONALE
 DIREZIONE REGIONALE
 AMBIENTALE
 E TERRITORIALE
 DI PADOVA
 UFFICIO DI VIA
 S. VINCENZO 114
 35100 PADOVA
 TEL. 049/8759111
 FAX 049/8759112
 WWW.REGIONE.PADOVA.IT

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
10.	05/06/2009	DSA-2009-15664	Coordinamento NO-GRA Limena	<p>8. sia prevista una più chiara e completa informazione a TUTTI i cittadini interessati da opere infrastrutturali ricadenti nelle territorio con adeguati tempi di preavviso onde poterle valutare e poter presentare ed esprimere le proprie osservazioni ed istanze.</p> <p>L'Osservazione del Comitato NO GRA consiste nell'invio della documentazione originale di cui all'Osservazione n°6, con in aggiunta la richiesta del Parere della Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggio delle Province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso.</p>	<p>Vedi Osservazione n°6</p> <p>Si prende atto della pronuncia di incompatibilità del tracciato lungo l'area del Tavello e della richiesta di soluzioni di minor impatto.</p>
11.	06/06/2009	DSA-2009-15782	Comune di Limena	<p>Invio della documentazione originale di cui all'Osservazione n°7, con acclusa la Delibera del Commissario straordinario n°19/C del 06/06/2009 nonché di un allegato Fotografico e dell'allegato relativo ai Monitoraggi acustici.</p>	<p>Vedi Osservazione n°7</p>
12.	08/06/2009	DSA-2009-15830	Comune di Campodarsego	<p>Si trasmette osservazione presentata dagli abitanti di Reschigliano di Campodarsego, appoggiata anche dall'amministrazione comunale, dove si chiede che:</p> <p>a) non sia previsto un accordo tra GRA e SS 308 in prossimità del quartiere Garibaldi, considerando l'utilizzo esistente dell'accesso dello svincolo "Braghi";</p> <p>b) siano adottate soluzioni utili ad assicurare il solo transito di veicoli leggeri all'interno della viabilità comunale, spostando tutto il traffico pesante sulla SR 308;</p> <p>c) si provveda contestualmente alla realizzazione del GRA alla messa in sicurezza e adeguamento viabilità locale connessa</p>	<p>a) Non accoglibile, la funzionalità dell'opera si lega alle connessioni sulle ss 307 e 308, si evidenzia inoltre che tale soluzione appesantirebbe la viabilità locale;</p> <p>b) L'opera è funzionale alla separazione dei flussi locali da quelli di attraversamento, andando a riorganizzare quindi anche le tipologie di traffico;</p> <p>c) Il progetto prevede la messa in sicurezza delle intersezioni e viabilità d'accesso;</p>
13.	08/06/2009	DSA-2009-15943	Confederazione Italiana agricoltori	<p>Pur condividendo le necessità di sviluppo del sistema infrastrutturale si evidenzia come il tracciato abbia interferenze con aree agricole riconosciute come di particolare interesse, in particolare dai PATI di Camponogara e Fossò, in tal senso si chiede di approfondire le necessarie valutazioni per limitare la perdita di superficie agricola di pregio, in modo specifico per l'area dell'azienda di proprietà del sig. Terrin Luciano, in corrispondenza della Var. 13</p>	<p>In fase di definizione del tracciato, così come di redazione del SIA, sono stati approfonditi i temi relativi al sistema agricolo, l'asse è stato studiato in generale per minimizzare le interferenze con le aziende, in coerenza con le necessità del territorio e le caratteristiche geometriche dell'opera. L'Osservazione è stata comunque inserita nel quadro prescrittivo.</p>
14.	08/06/2009	DSA-2009-15945	Sig. Terrin Luciano	<p>L'Osservatore, facendo seguito a sue precedenti richieste già avanzate nel 2008, chiede lo spostamento del tracciato al fine di limitare le interferenze con l'azienda agricola di proprietà, in località Ponte Alto (Via provinciale Nord).</p>	<p>Le interferenze con le proprietà sono state analizzate e limitate laddove possibile, nel caso specifico si prevede un approfondimento progettuale. (Vedere Oss. n°13)</p>
15.	08/06/2009	DSA-2009-15948	Comune di Vigonovo	<p>Il Comune di Vigonovo trasmette una serie di Osservazioni confermate da un elenco di residenti nel Comune (circa 288) che sottoscrivono una lista di puntualizzazioni e opposizioni di tipo sia procedurale che operativo, così riassumibili:</p>	<p>Per la posizione della Commissione circa l'iter amministrativo vedere Osservazione n° 5</p>

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GiRAP) 79 di 113

(Handwritten signatures and notes)

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre ", Progetto Preliminare Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
16.	09/06/2009	DSA-2009-15949	Sig. Vescovi Mario	<p>Si contesta l'iter di approvazione adottato dalla Regione Veneto (cosiddetta "Legge Obiettivo") e si specifica che le osservazioni riportate non avvallano in alcun modo la procedura adottata.</p> <ul style="list-style-type: none"> Si evidenzia la contrarietà alla realizzazione dell'infrastruttura la "CAMIONABILE" (Strada dell'idrovia) in prevista con un tracciato parallelo, di poco a Sud, all'autostrada PD-VE, peraltro predisposta alla realizzazione di una quarta corsia. Attraversa il "Parco Sarmazza" a Vigonovo distruggendone la fisionomia e pregiudicandone la fruibilità, oltre a pregiudicare l'attuale habitat per molte specie faunistiche, riducendo drasticamente la biodiversità; Lambisce il centro abitato di Vigonovo comportando la demolizione di alcune abitazioni, tra cui vari tipi di scuole La vicinanza del tracciato della Camionabile ai centri abitati di Vigonovo e località limitrofe, causerà un danno economico dovuto a deprezzamento degli immobili, già avvertibile a causa della prospettata infrastruttura. Il danno sarà particolarmente elevato stante l'alta densità di abitazioni residenziali limitrofe alla strada in progetto Passa inoltre accanto a Villa Sagredo, pregevole villa veneta del secolo XVI, alle sue "barchesse" e all'adiacente parco, compromettendo in modo l'integrità storico - paesaggistica della zona. Si ricorda che La Legge 27 gennaio 2000, n. 16 sanciva l'obbligo di completamento dell'idrovia Padova Mare, come condizione implicita all'attuazione del P.R.U.S.S.T. della Riviera del Brenta e che il canale previsto in progetto non risponde agli standard richiesti. <p>L'Osservatore premezzo che:</p> <ul style="list-style-type: none"> l'iter di approvazione adottato dalla Regione Veneto è quello previsto per le opere rientranti nella legge n.443 del 21.12.2001 cosa ancora non verificata e che pertanto, l'iter adottato per la raccolta delle osservazioni è da ritenersi non conforme alla procedura prevista dalla legge; le osservazioni riportate di seguito non avvallano la procedura adottata come in premessa <p>Chiede che:</p> <ol style="list-style-type: none"> che la rotatoria a progressiva 5+1000 / 5+100, unitamente alla bretella di collegamento alla rotatoria di Sambuson, e alla SP Dolo-Chioggia con la prosecuzione verso Padova fino alla progressiva 5+400, chiude al suo interno due fabbricati privati dell'osservatore separandoli dal resto del territorio, il 	<p>In relazione alle altre notazioni si ricorda che le note relative al Parco Sarmazza trovano riscontro nel quadro prescrittivo, mentre per altri punti simili le analisi richieste sono già tutte ricomprese negli studi di impatto presentati e di cui la Commissione ha ottenuto le dovute integrazioni, con i risultati illustrati nel relativo Parere.</p> <p>Per la parte riguardante più specificatamente la funzionalità dell'idrovia si ricorda che è stato effettuato un dettagliato studio idraulico per tutto il Bacino del Brenta e del Nuovissimo, sulla base del quale è stata stabilita la portata di piena del Brenta da distarre dallo stesso per mettere in sicurezza il fiume stesso oltre a non pregiudicare minimamente i territori attraversati dall'idrovia.</p> <p>Inoltre è prevista la funzione di completamento della via d'acqua con un dimensionamento che porti in classe V la stessa.</p> <p>Nel quadro prescrittivo si sottolinea la necessità di maggiori approfondimenti per eventualmente aumentare le capacità di invaso del bacino in funzione dell'attuale sensazione di infittimento temporale degli eventi emergenziali.</p>
				<p>Sulle problematiche relative alle carenze procedurali vedasi l'Osservazione n°5.</p> <ol style="list-style-type: none"> La soluzione progettuale è stata improntata al raggiungimento del minimo impatto, in fase di progetto definitivo verranno comunque previsti approfondimenti; I fabbricati tutelati sono sempre oggetto di prescrizioni conservative. La soluzione ad Ovest sembra più impattante. 	

TERO DELL
A DEL TERRIT
Commissione
Impatto Ambientale
Il Segretario della Commissione

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO
 IV Commissione Tecnica di Verifica
 dell'Impatto Ambientale
 il Segretario è il Comune di Vigonovo
 VIA 100

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>circondano di strade, rendendoli invendibili e non commerciabili;</p> <p>2. i fabbricati di che trattasi sono fabbricati storico-testimoniali catalogati;</p> <p>3. il medesimo svincolo viario può essere ribaltato dalla parte opposta, ad Ovest della SP Dolo-Chioggia verso Padova o, in subordine, il sistema delle due rotatorie così previsto può essere portato sulla successiva strada Dolo-Camponogara alla progressiva 6*800, evitando così di compromettere la viabilità locale già precaria ed insufficiente di Sambruson.</p>	
17.	15/06/2009	DSA-2009-16085	Sig. Adone Doni e Mattia Donadel	<p>Con riferimento alle note di cui all'Osservazione n°5, gli osservatori confermano la nota precedente e comunicano che, dopo l'avvenuta convocazione del 23 giugno 2009 da parte della Regione Veneto per la presentazione al pubblico, per la Provincia di Venezia, dello studio di impatto ambientale del progetto, si manifesta la volontà di adire alle vie legali con il deposito della denuncia e querela a nome dei sottoscrittori contro i presunti responsabili di falso ideologico in atto pubblico.</p>	Vedere Osservazione n°5
18.	08/06/2009	DSA-2009-16088	Sig. Massimo Ugenti ed altri	<p>Si comunica in prima istanza che la cartografia, relativamente ad un edificio di proprietà in prossimità dei confini comunali di Cadoneghe e Campodarsego, non risulti aggiornata, e si chiede che:</p> <p>a) sia studiata una soluzione meno impattante per l'abitato del quartiere Garbaldi, a Campodarsego, con possibile allontanamento dell'asse dalle abitazioni;</p> <p>b) in subordine sia riconosciuto congruo indennizzo anche per il deprezzamento e la perdita di valore delle proprietà anche non direttamente interferite dall'opera.</p>	<p>a) Si considera la soluzione in variante T3;</p> <p>b) La politica degli espropri e degli indennizzi non è di competenza della Commissione. In fase di definizione degli espropri sarà comunque valutata in modo specifico la metodologia e il calcolo dei valori da corrispondere</p>
19.	11/06/2009	DSA-2009-16178	Comune di Vigonovo	<p>Il Comune di Vigonovo ritrasmette le documentazioni di cui a precedenti Osservazioni, con accluse i Determinazioni del Comune di Saonara e precedenti determinazioni del Comune di Vigonovo stesso.</p>	<p>Vedere Osservazione n° 3</p> <p>Vedere Osservazione n° 4 (Comune di Saonara)</p>
20.	15/06/2009	DSA-2009-16523	Sig. Adone Done e Mattia Donadel	<p>Nuovo invio dell'Osservazione n°17</p>	Vedere Osservazione n°5
21.	15/06/2009	DSA-2009-16628	Comune di Campodarsego	<p>Si trasmette osservazione presentata dagli abitanti di Reschigliano di Campodarsego, appoggiata anche dall'amministrazione comunale, già esaminata nell'Osservazione n°18.</p>	Vedi Osservazione n°18
22.	23/06/2009	DSA-2009-16966	Sig. Adone Doni e Mattia Donadel	<p>I sottoscrittori, in rappresentanza del Coordinamento comitati/associazioni per la difesa della Riviera, chiedono di conoscere quale sia l'iter procedurale seguito e se l'opera sia stata o meno inclusa dal CIPE tra le Infrastrutture strategiche della</p>	<p>La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale può avere inizio solo se sia verificata e come l'appartenenza ai progetti inseriti nell'elenco dei progetti prioritari.</p>

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest (Nord di Padova e Marghera-Mestre), denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) 81 di 113

(Handwritten signatures and initials)

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
 " Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre " , Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
23.	08/07/2009	DSA-2009-19690	Sig. Adone Doni e Mattia Donadel	<p>legge obiettivo 443/2001 e quindi trovino o meno applicazione gli artt. 161 ss. Del DLgs 163/2006. Chiedono, inoltre, che siano resi noti gli estremi della delibera CIPE che la inserisce in legge obiettivo.</p> <p>Contestazione di validità della procedura adottata dalla Regione Veneto per la presentazione del progetto :</p> <p>L'Osservatore premezzo che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'iter di approvazione adottato dalla Regione Veneto è quello previsto per le opere rientranti nella legge n.443 del 21.12.2001 cosa ancora non verificata e da ritenersi non conforme; • le osservazioni riportate di seguito non avallano la procedura adottata come in premessa <p>Relativamente alla Tratta Nord (Terraglio) si oppone in quanto :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La strada di tipo C1 (una corsia per senso di marcia con una larghezza- pari a 3,75m) non può assolvere ai compiti previsti e risulta quindi avere un servizio di carattere prettamente locale tra i comuni di Limena e Vigodarzere; 2. Il progetto del GRA non tiene in nessun conto della prossima realizzazione delle complanari lungo l'autostrada A4, il SITAVE 3. Il progetto del GRA non considera in alcun modo la delicatezza e la fragilità dell'area denominata "Tavello", un'area è golenate con funzioni di cassa d'espansione per il Brenta in piena. Il Tavello rientra inoltre nel sito d'interesse comunitario SIC IT326001. "Grave e Zone Umide Del Brenta", area che è inserita nella Rete Natura 2000 della Regione Veneto, assoggettata alla direttiva "Habitat" 92/143/CEE, dichiarata "zona di protezione speciale". 4. La Sovrintendenza ai Beni Architettonici e per il paesaggio del Veneto Orientale, con nota del 16/03/2005, ha rilevato l'incompatibilità del tracciato nord del GRA con il citato SIC. 5. Il tracciato passa a poche centinaia di metri dalla seicentesca villa Pacchierotti con un forte impatto dal punto di vista paesaggistico, storico e architettonico. 6. Il tracciato Nord del GRA interrompe in modo definitivo alcune strade di comunicazione tra i Comuni di Limena e Vigodarzere. 7. Nella VINCA si propone di compensare la perdita di habitat lungo la fascia del Brenta con una proposta non adeguata. Particolarmente grave si ritiene l'interferenza con l'azienda agricola Bettella (agricoltura biologica e di pregio) che parte del circuito delle Fattorie Didattiche della Regione Veneto. 8. La variante proposta non risolve tale problematiche e peggiora l'interferenza con l'azienda agricola citata. 	Vedere Osservazione n°5
24.	05/08/2009	DSA-2009-21962	WWF	<p>Per le procedure adottate (Legge obiettivo) nel Parere la problematica è stata esplicitamente citata e valutata, (vedasi anche Oss. n° 5), per le richieste progettuali si evidenzia come, in generale, l'area del Tavello sia stata oggetto di una specifica determinazione della Commissione.</p>	

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO
 COMMISSIONE Ambientale di Venezia
 Via Venezia 151 - 30131 Padova
 Tel. 049 8759111 - Fax 049 8759112
 E-mail: com.amb@regione.veneto.it

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
 Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale VIA e
 il Segretario della Commissione

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
25.	04/08/2009	DSA-2009-21966	Comune di Cadoneghe	<p>Si trasmette DCC n°62 del 03.08.2009, dove si evidenzia:</p> <p>a) come la variante T2 non assicura la continuità viaria della zona produttiva di recente realizzazione e con potenzialità di sviluppo, si richiede pertanto la realizzazione di un viadotto o sottopasso che mantenga la continuità attuale, lungo la direttrice nord-sud;</p> <p>b) si richiede, che sia sul lato nord che sud dell'opera siano previste barriere antirumore;</p> <p>c) la contrarietà alla Variante T3, che di fatto viene ad aggravare la circolazione locale dal momento che la viabilità locale che sarebbe interessata dal traffico pesante non appare idonea, con un aumento anche del disturbo acustico;</p> <p>d) si indica la possibilità di realizzare un raccordo con la SR 308 più ad ovest rispetto al nodo previsto, dove minori sarebbero gli impatti;</p> <p>e) la contrarietà alla realizzazione del nodo della Castagnata complementare C1, sia considerando che il nuovo asse non sarebbe funzionale alla riduzione del traffico, indicando come strategico il prolungamento del metrobuss, quanto in relazione alla difficoltà tecnica di realizzazione di un ponte sull'argine del Muson dei Sassi per motivi tecnici e urbanistici, così come la contrarietà alla realizzazione di un ponte sul Brenta all'interno dell'area golenate, ricordando come sia previsto un diverso asse all'interno del PATI Metropolitano;</p> <p>f) contrarietà alla realizzazione di una rotatoria sulla SP 46;</p> <p>g) si ritiene utile sviluppare una fase valutativa di comparazione tra le diverse soluzioni proposte</p>	<p>a) L'opera si sviluppa assicurando la continuità viaria della rete esistente;</p> <p>b) In fase di definizione puntuale delle opere di mitigazione si terrà conto della specifica collocazione delle opere in relazione ai ricettori e sensibilità del contesto;</p> <p>c) La soluzione proposta limita l'ingombro dell'opera, andando a mantenere la funzionalità trasportistica;</p> <p>d) La realizzazione di un raccordo esterno all'asse comporterebbe una maggiore occupazione di suolo senza allontanare in modo significativo gli impatti legati al traffico in transito;</p> <p>e) Se ne prende atto;</p> <p>f) Si tratta di interventi legati alla viabilità complementare C1 e opere programmate su scala locale;</p> <p>g) Il SIA affronta in modo specifico la comparazione delle diverse alternative all'interno del Quadro di Riferimento Progettuale</p>
26.	07/08/2009	DSA-2009-22023	Sig. Salmasso Fernando (Residenti di via Terraglio, Vigodarzere)	<p>Gli estensori dell'Osservazione notano che il progetto non sia stato redatto tenendo in sufficiente considerazione il rischio idraulico presente nelle zone del Terraglio. (classificazione "P3" ovvero "fasce di terreno adiacenti ad argini storicamente sede di rotte arginali o in condizioni di stabilità precarie)</p> <p>Richiedono perciò:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il ripristino della quota originaria del tratto arginale del Brenta in località "Scotton" presso Tavo. 2. Una valutazione più approfondita della fragilissima situazione della zona golenate in oggetto che tenga in debito conto del rischio idrogeologico elevato "P3" 3. Un riesame quindi dei criteri progettuali di impostazione delle quote viarie che valuti, la elevazione prevista per la strada all'interno della zona golenate di Vigodarzere (1,5 m medio dal piano campagna), in rapporto alla frequenza e alla portata di inondazione della zona golenate stessa 	<p>Si evidenzia come, in generale, per questa e altre considerazioni, l'area del Tavello sia stata oggetto di una specifica determinazione della Commissione.</p>

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) 83 di 113

[Handwritten signatures and initials in the right margin]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
27.	06/08/2009	DSA-2009-22024	Comune di Vigodarzere	<p>Si trasmettono DCC n° 47 del 27.11.2008 e successiva DCC n° 45 del 27.07.2009 dove si rileva come solo alcune richieste contenute nella DCC n° 47 siano state recepite, tuttavia si richiede che:</p> <p>a) sia confermata la realizzazione del nodo di Castagnara integrata con altre opere quali il ponte sul Muson dei sassi, collegamento con la vecchia Statale del Santo. Stazione SFMR di Vigodarzere, parcheggio scambiatore e abitato di Cadoneghe, come indicato nel PATI Metropolitan di Padova; b) siano considerate le 22 osservazioni contenute nella DCC 47/2008;</p> <p>c) non sia considerata la soluzione in variante denominata T1; d) siano riviste le schedature degli edifici interferiti, in particolare n° 72,74,75, 78 anche in relazione alle richieste di modifica del tracciato;</p>	<p>a) Si tratta di un'opera che non rientra all'interno del sistema definito dal GRA, che potrà essere definito all'interno di altro progetto</p> <p>b) Le Osservazioni citate sono relative alla prima fase del procedimento e sono state contro dedotte dalla Regione Veneto</p> <p>c) Se prende atto, della richiesta, ma l'esame delle varianti è obbligatorio per la Commissione.</p> <p>d) Le interferenze con gli edifici sono state analizzate e saranno approfondite in fase di progettazione di maggior dettaglio nel caso in cui si evidenzino particolari criticità</p>
28.	07/08/2009	DSA-2009-22039	Comune di Dolo (VE)	<p>Si invia la Delibera n. 46 del 6/08/2009 in cui si ritiene non condivisibile la scelta operata di "ridurre" il progetto dell'asse plurimodale al progetto di una "camionabile" ovvero di una strada di categoria C.1 e per di più a pedaggio; tale modalità di attuazione dell'infrastruttura vanifica la finalità principale dell'infrastruttura stessa (valorizzazione della Riviera del Brenta). Si richiede :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'aggiornamento del quadro infrastrutturale complessivo e l'istituzione di un tavolo che coinvolga le varie amministrazioni e che consenta di valutare il progetto alla luce del doveroso e indispensabile aggiornamento della situazione oggi attuale, (tra cui il progetto della Nuova Romea commerciale) e al corridoio intermodale che era stato descritto nel piano dei trasporti adottato nel 2005 dalla Regione Veneto. 2. La previsione nel progetto dell'attuazione di misure compensative finalizzate alla rifunzionalizzazione della strada della Riviera attraverso la realizzazione di percorsi protetti, tracciati naturalistici, inserimento di elementi di arredo urbano (illuminazione, pavimentazione, segnaletica, ecc.) finalizzati alla sua valorizzazione, tutela e promozione. 3. Non permetteré che la realizzazione di una strada a pagamento e quindi - si deduce - preclusa al traffico pedonale, ciclistico, ecc, proprio perché a pagamento, sia esente dalla dotazione di tutta una serie di dotazioni indispensabili per un'infrastruttura (marciapiedi, piste ciclabili, ecc.) 4. Notevoli preoccupazioni inoltre si segnalano nella valutazione delle proposte opere di raccordo con la viabilità esistente. I due svincoli proposti in località Paluello e Sambruson infatti 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Non di competenza della Commissione 2. Tali richieste sono negli scopi del progetto e riportati nel quadro prescrittivo 3. Non di competenza della Commissione 4. Nel quadro prescrittivo sono previsti approfondimenti progettuali con particolare riferimento a svincoli e mitigazioni del traffico 5. Vedere Osservazione n°5 6. Si concorda 7. Non di competenza della Commissione 8. Vedi 4).

MINISTERO DEL TERRITORIO
 LA TUTELA DEL TERRITORIO
 Commissione Tecnica
 dell'Impatto Ambientale
 del Settore della Commissione
 A.I.V. - Istituto Nazionale
 per lo Studio e la Tutela
 dell'Ambiente

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
31.	04/08/2009	DSA-2009-22063	Sig. Zimarino Rosa	<p>L'Amministrazione Comunale di Fiesso d'Artico esprime e motiva la propria contrarietà alla realizzazione del sistema Viario in oggetto, preannunciando l'invio del provvedimento stesso.</p> <p>L'Osservazione è inerente al sezionamento della proprietà agricola dei terreni siti a Via Alture in Comune di Dolo, a causa della realizzazione non solo della nuova arteria (Tratto I, idrovia) ma dello stesso canale scolmatore. Il tracciamento previsto divide la proprietà dell'estensore in due parti di cui la minore (circa 5 ha), interclusa tra il canale Brentone e la nuova infrastruttura.</p> <p>Si chiede</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'estensione delle opere di mitigazione (a parco) a tutto il lotto di terreno in questione, sottolineando che esso è soggetto alle frequenti esondazioni del Canale Brentone (primavera/autunno) • La progettazione di un sistema sostitutivo per l'ottimale approvvigionamento / smaltimento delle acque, attualmente garantito alla proprietà dal suddetto canale (approvvigionamento nel periodo estivo e smaltimento nel periodo invernale delle acque provenienti dal sistema di scoline presenti nell'intera azienda agricola). 	<p>Le problematiche di cui all'Osservazione trovano riscontro nel quadro prescrittivo in cui viene esplicitamente richiesto, nella fase di progettazione definitiva l'analisi di maggior dettaglio di queste come di analoghe interferenze con il tessuto agricolo esistente sino alla scelta finale delle soluzioni più adeguate</p>
32.	06/08/2009	DSA-2009-22203	Comune di Stra (VE)	<p>Si trasmette DCC n. 26 del 05.08.2009, che attua la proposta di Delibera n. 32 del 03.08.2009, in cui si esprime:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Si esprime soddisfazione per l'inserimento nel progetto del Grande Raccordo Anulare di Padova anche della sistemazione del nodo della Castagnara. 2. Si esprime perplessità sulle soluzioni tecniche adottate nella progettualità del tratto di Raccordo anulare che interessa il territorio di Vigodarzere ovvero il tratto c.d. "T-Terraglio" ovvero la circostanza che il tratto "T" preveda una strada a scorrimento veloce di tipo C1 ad unica carreggiata, di ingombro pari a 10,50 metri, richiedendo a tale scopo una netta separazione tra i percorsi stradali interni di collegamento tra le zone della frazione attraversate dal Raccordo anulare e il Raccordo anulare stesso che favorisca, in particolare, il passaggio tra le aree a nord e a sud del Terraglio. 3. Per i motivi esposti al punto precedente risulta assolutamente censurabile la rotatoria in variante sul Terraglio proposta nello Studio di Impatto Ambientale in oggetto 4. Con riferimento alla "Carta della pericolosità idraulica" redatta nel "Progetto di Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico" dall'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione (delibera del Comitato Istituzionale n. 4 del 19 giugno 2007) si evidenzia poi che il tratto stradale 	<p>Il progetto è stato sottoposto a Ripubblicazione e ripresentato. Vedere Osservazione n° 99</p>
33.	07/08/2009	DSA-2009-22241	Consiglio di Saletto di Vigodarzere	<p>Si evidenzia come, in generale, l'area del Tavello sia stata oggetto di una specifica determinazione della Commissione</p>	<p>Si evidenzia come, in generale, l'area del Tavello sia stata oggetto di una specifica determinazione della Commissione</p>

DIREZIONE REGIONALE
 AMBIENTALE
 V.le dell'Industria, 15
 35129 Padova
 Tel. 049 8759111
 Fax 049 8759112
 E-mail: dir.amb@regione.vv.it

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
 " Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>"T" Terraglione del G.r.a.P. attraversa aree ubicate in adiacenza all'alveo del Brenta classificate con elevata pericolosità idraulica dovuta ai possibili fenomeni di erosione dello stesso. Si invita ad una valutazione più approfondita della fragilissima situazione della zona golenale in oggetto che tenga in debito conto del rischio idrogeologico elevato "P3" indicato nel P.A.I.</p> <p>5. Si ribadisce la necessità di esonerare dal pedaggio i residenti del territorio comunale coinvolti dalla realizzazione dell'opera e di prevedere all'interno della progettazione del futuro tratto stradale "T-Terraglione" tutta quella serie di opere complementari già proposte dal Comune di Vigodarzere</p>	
34.	07/08/2009	DSA-2009-22252	Sig. Silvano Doni	<p>La ditta Doni Silvano s.r.l. (attività di approvvigionamento di mezzi tecnici per l'agricoltura) richiede che:</p> <ul style="list-style-type: none"> in fase di progettazione definitiva, si preveda la possibile realizzazione di un raccordo che congiunga la bretella di collegamento fra la strada "camionabile" e la località Patuello di Sira e la Via Altire. 	<p>Nel quadro prescrittivo si sottolinea la necessità di maggiori approfondimenti per eventuali miglioramento delle scelte progettuali.</p>
35.	08/08/2009	DSA-2009-22324	Comune di Villafranca Padovana	<p>1. Viene appoggiata la decisione di realizzare il casello autostradale a sud del tracciato viario. Non si appoggia la decisione di chiudere il casello autostradale di Padova-Ovest, causando così un peggioramento della situazione all'interno dell'abitato. Si individua utile la realizzazione della bretella di collegamento alla SR11, posta da ovest dell'abitato di Mestrino.</p> <p>2. All'altezza della rotonda in fase di costruzione relativamente al sottopassaggio ferroviario deve essere realizzato un nuovo sovrappasso della sede autostradale con la relativa viabilità, così come da previsioni del vigente P.R.G. e del P.T.C.P., al fine di limitare il traffico pesante nel centro della frazione di Ronchi. In generale si chiedono approfondimenti della progettazione (nodo di Via Genova, collegamenti ciclopedonali, ecc.)</p> <p>3. Si chiede che, oltre al previsto indennizzo di legge, alle indennità interessate dalle opere o dalle occupazioni provvisorie in fase di cantiere, venga previsto l'indennizzo del danno prodotto al sistema antropico e quello alla salute e qualità abitativa.</p>	<p>1. Per quanto riguarda il casello di Padova ovest si rileva come il progetto non ne preveda la chiusura, si ricorda come il progetto del SITAVE riorganizzi l'accessibilità e funzionalità dello stesso.</p> <p>2. Nel quadro prescrittivo si sottolinea la necessità di maggiori approfondimenti per eventuali miglioramento delle scelte progettuali</p> <p>3. Non di competenza della Commissione</p>
36.	31/08/2009	DSA-2009-23307	Comune di Fiesso d'Artico	<p>Con riferimento all'Osservazione n°30, il Comune di Fiesso d'Artico invia il C.C. del 06.08.2009, n. 39 in cui si esprime:</p> <p>1. Il progetto presentato risulta privo di una contestualizzazione di tutta una serie di opere in progetto ad esempio la Rimea Commerciale, l'artramento della barriera di Villabona, il nuovo casello di Pianiga Dolo, il sistema delle complanari lungo la A4</p>	<p>1. Lo studio di traffico ha ipotizzato gli scenari futuri inserendovi sia il SITAVE che il Passante di Mestre nei limiti di definizione dei progetti menzionati.</p> <p>2. Vedere Osservazione n 5</p>

[Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature at the bottom right and several initials in the left margin.]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.L.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
37.	15/02/2009	DVA-2011-09861	Regione Veneto	<p>cioè il Sistema Tangenziali VENETE che graveranno in maniera diretta ed indiretta sul nostro territorio.</p> <p>a. La camionabile dovrebbe garantire la possibilità di realizzare i collegamenti contenuti nel PRUSST anche in tempi diversi.</p> <p>b. La nuova arteria lungo l'idrovia è soggetta a pedaggio e di conseguenza la riduzione del traffico di veicoli lungo la S.R.11 non sembra trovare piena risposta negli studi presentati, non prevede, inoltre, tutta una serie di interventi volti a tutelare le caratteristiche di centro urbano di via Piove e di non trasformarla in una strada extraurbana di scorrimento.</p> <p>c. Non risolve il problema relativo al traffico pesante su Flesso di Flesso d'Artico né per Via Piove, né per mitigare la SR11.</p> <p>2. L'opposizione all'inserimento del Progetto GRAP all'interno delle opere soggette a Legge Obiettivo con una sostanziale riduzione del coinvolgimento degli Enti locali nelle scelte che riguardano il territorio e vanificando ciò che era inserito nel PRUSST.</p> <p>Si ritiene quindi importante ed indispensabile che anche il comune di Flesso d'Artico sia inserito all'interno dell'elenco dei Comuni coinvolti dall'opera in questione, in quanto le scelte progettuali influiranno pesantemente sul nostro territorio comunale.</p>	
38.	01/09/2011	DVA-2011-22377	Ing. Mattia Pasquali	Vedere Osservazione n° 106	Vedere Tabella B Vedere Osservazione n° 106
39.	22/09/2011	DVA-2011-24666	Confederazione Italiana agricoltori	<p>Pur condividendo le necessità di sviluppo del sistema infrastrutturale si evidenzia come il tracciato abbia interferenze con aree agricole riconosciute come di particolare interesse, in tal senso si chiede di approfondire le necessarie valutazioni per limitare la perdita di superficie agricola di pregio, in modo specifico per l'area dell'azienda di proprietà del sig. Terrin Luciano, in corrispondenza di via Ponte Alto</p>	<p>Le interferenze con le proprietà sono state analizzate e limitate laddove possibile, nel caso specifico si prevede un approfondimento progettuale. (Vedere Oss. n° 13)</p>
40.	30/09/2011	DVA-2011-24787	Comune di Ponte S. Nicolò	<p>Si rileva la contrarietà alla realizzazione della Variante di Collegamento Casello Padova - Zona Industriale-Bovolentana considerandola causa di possibile aumento di traffico, rilevando la necessità di dover approfondire l'analisi degli impatti ambientali, considerando come nell'area siano state considerate anche altre ipotesi progettuali</p>	<p>Se ne prende atto, tuttavia si rileva come funzione dell'asse sia quello di sgravare la viabilità locale e di attraversamento dai mezzi pesanti che si relazionano con il nodo di Padova</p>
41.	03/10/2011	DVA-2011-24935	Comune di Flesso d'Artico	<p>Si trasmette in sintesi quanto contenuto all'interno della DCC n° 36 del 29/09/2011, dove si chiede:</p> <p>a) di sospendere la procedura di ripubblicazione, al fine di</p>	<p>La richiesta non esime la Commissione dall'espletamento della relativa istruttoria.</p>

ISTERO U
 LA DEL TER
 Commissione Te
 Impianto Ambie
 Il Segretario G
 11/11/2011 11:11:11

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.L.gs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

Controdeduzione e Note

Sintesi Osservazione

Mittente

Protocollo

Data

N°

42.	03/10/2011	DVA-2011-24973	Sig. Adone Doni	<p>approfondire l'analisi e valutazione del progetto proposto; b) l'apertura di un tavolo di confronto con enti locali e territoriali</p> <p>1. Regolarità rispetto le procedure autorizzative:</p> <p>a) Si contesta la legittimità dell'inserimento del GRAP e asse intermodale Padova-Venezia all'intero della procedura prevista per la Legge Obiettivo; b) Si chiede di ripresentare al pubblico il progetto ricordando come in data 08.06.2009 non si sia tenuto incontro pubblico per la presentazione del progetto, iniziando di fatto il successivo incontro e la procedura, riaprendo in tal senso i termini per le osservazioni; c) Si chiede non si proceda alla valutazione del progetto dal momento che l'interruzione temporale avvenuta nelle precedenti fasi sia da considerarsi come pronuncia interlocutoria negativa sulla base del DLgs 152/2006; d) Sia riaperto il periodo di pubblicazione e successiva fase di osservazione dal momento che la comunicazione sul sito web del ministero non è avvenuta contestualmente ma in ritardo rispetto alla comunicazione via mezzi stampa; e) Sia sospesa la procedura e integrato il progetto e il SIA in riferimento a carenze su: disposizioni per i piani di sicurezza, calcolo estimativo, quadro economico, capitolato, piano finanziario, indicazioni su tempi di attuazione ed eventuali opere a servizio, norme tecniche di realizzazione dell'opera, motivazioni tecniche delle scelte progettuali, grado di copertura della domanda e livelli di soddisfacimento delle diverse ipotesi progettuali, interventi legati a emergenze particolari, valutazione delle alternative e opzione zero;</p> <p>2. Quadro di riferimento ambientale:</p> <p>a) Il SIA non tiene conto della presenza di altri progetti in fase di progettazione quali Polo della Logistica di Dogaletto, Veneto City, tornea Commerciale, Casello di Albarea, pertanto la documentazione deve essere integrata; b) Si considerano lacunose e inattendibili le valutazioni relative alla qualità dell'aria dal momento che il dominio non tiene conto della situazione dell'area di Mestre e Marghera che definiscono uno stato qualitativo peggiore di quello considerato, similmente non si considera appropriato il modello di simulazione utilizzato (COPERT); c) Non appare approfondito lo studio della componente suolo in riferimento alle occupazioni permanenti e temporanee, oltre che ai materiali di cava e smaltimento in discarica;</p>	<p>1. Regolarità rispetto le procedure autorizzative:</p> <p>a) Vedere Osservazione n°5; b) L'attuale procedimento rispetta le fasi previste dalla legge in termini di presentazione al pubblico, trattandosi inoltre di ripubblicazione del progetto; c) Il progetto sottoposto a valutazione contiene soluzioni progettuali diverse da quelle precedentemente analizzate che di fatto riaprono il procedimento, e conseguentemente i termini di pubblicazione e osservazione, al fine di garantire un corretto iter procedurale; d) Il progetto è stato ripubblicato rispettando le tempistiche di legge. Non esiste una fase interlocutoria negativa per la procedura di cui alla Legge Obiettivo. e) Gli elaborati che compongono progetto e SIA sono tutti quelli previsti per legge</p> <p>2. Quadro di riferimento ambientale:</p> <p>a) le simulazioni e valutazioni condotte tengono conto degli elementi in fase di progettazione e definizione certi, che possono essere quindi valutati in modo significativo; b) data l'esigenza di quantificare al livello di massimo dettaglio, compatibile con le dimensioni del dominio, pari a 500m, il contributo ai livelli di qualità utilizza un modello di dispersione dei soli inquinanti primari senza considerare le altre sorgenti presenti sul territorio, la richiesta di includere nella simulazione anche le altre fonti emissive, in particolare quelle dell'area di Mestre e Marghera, è incompatibile con il livello di dettaglio raggiunto, va tuttavia considerato come in fase di analisi e valutazione degli impatti si sia tenuto conto della qualità dell'aria complessiva del territorio in relazione alle centraline dell'ARPAV localizzate nel territorio limitrofo. Il programma utilizzato per la stima delle emissioni da traffico stradale (TREFIC) è basato sulla metodologia ufficiale europea descritta nell' "EMEP/CORINAIR air pollutants emission inventory guidebook" implementata nel programma COPERT 4. c) la componente suolo e sottosuolo è stata analizzata, per quanto riguarda l'aspetto della gestione dei materiali da riutilizzare e le terre da mandare a discarica si rievoca come in fase successiva sarà predisposto piano di caratterizzazione delle terre, secondo quanto previsto per legge, che permetterà di affrontare in modo preciso il tema;</p>
-----	------------	----------------	-----------------	--	--

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRA) 890/113

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 Tutela dell'Ambiente - V.I.A. e V.I.S.
 Commissione Tecnica di Verifica
 dell'Impatto Ambientale - V.I.A. e V.I.S.
 il Segretario

[Handwritten signatures and initials]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>d) Non è stata approfondita l'analisi della qualità delle acque superficiali e sotterranee, anche in relazione agli impatti cumulativi;</p> <p>e) Si considera carente la valutazione degli effetti su flora e fauna in riferimento alla perturbazione di alterazione del contesto e della perdita di biodiversità anche confrontando le diverse soluzioni alternative e impatti cumulativi;</p> <p>f) Per la componente rumore non risulta rispettata la normativa regionale in relazione alla DDG 3 del 2008 dell'ARPAV che detta specifiche in funzione delle analisi da effettuare, similmente non si riscontra valutazione riferibile ad alternative di progetto o effetti cumulativi;</p> <p>g) Non si riscontra analisi dei rifiuti;</p> <p>h) La costruzione della matrice degli impatti appare carente per quanto riguarda la componente "rete ecologica" dal momento che non tratta elementi di fauna e flora, così come per la trattazione di suolo e sottosuolo, appare inoltre poco attendibile la definizione degli effetti della matrice qualitativa, non risulta inoltre esplicito il metodo di calcolo dei fattori;</p> <p>3. Quadro di riferimento programmatico:</p> <p>a) Appare in contrasto il progetto con gli indirizzi di riduzione e razionalizzazione del traffico e conseguenti impatti sull'atmosfera e rischi ambientali;</p> <p>b) La realizzazione di una nuova opera stradale appare in contrasto con i principi di riduzione del consumo di suolo e rilancio del trasporto su ferro, oltre che incompatibile con lo sviluppo del sistema idroviario padano;</p> <p>c) Il tracciato appare in contrasto con i principi e azioni di tutela regionali, in particolare con il PALAV e la realizzazione dell'idrovia Padova-Venezia e connessione ecologica che deve svilupparsi in relazione ad essa;</p> <p>d) L'opera ricade parzialmente all'interno di un'area di interesse ambientale definito dal PRG di Mira;</p> <p>4. Quadro di riferimento progettuale:</p> <p>a) la soluzione progettuale comporta la realizzazione di un'idrovia di classe-IV e-non-V, classe ritenuta corretta per funzioni di relazione mare-entroterra;</p> <p>b) non viene approfondito lo studio relativo alle caratteristiche di portata dell'idrovia e gli effetti prodotti all'interno del Naviglio Brenta tali da permettere di assicurare una funzionalità di scalmatore;</p> <p>c) variante I-A1: la realizzazione della pista ciclabile non risponde in modo appropriato in termini di funzionalità e sicurezza;</p>	<p>d) l'analisi della qualità delle acque è stata affrontata all'interno del SIA;</p> <p>e) l'analisi degli impatti su flora e fauna è stata affrontata ed approfondita in fase di ripubblicazione per quanto riguarda in modo specifico le zone maggiormente sensibili;</p> <p>f) lo studio della qualità del clima acustico è stato condotto in conformità con quanto previsto dalla LQ 447/95, norma che viene recepita a livello regionale dalla DDG 3 /2008 ARPAV, risultando quindi applicata la normativa vigente;</p> <p>g) la tematica dei materiali da inviare a discarica sarà approfondita in fase successiva in relazione alle fasi di cantiere e di caratterizzazione delle terre, essendo tale materiale quello maggiormente prodotto come scarto, se non riutilizzabile;</p> <p>h) la matrice degli impatti è stata approfondita per quanto riguarda le componenti della biodiversità considerando con maggior dettaglio le diverse classi faunistiche ed elementi della rete ecologica, gli elementi della componente suolo sono risultati limitati in considerazione di come il tracciato si sviluppi prevalentemente senza interferenze con il sottosuolo correndo in rilevato o viadotto. Il metodo di calcolo è definito all'interno del SIA;</p> <p>3. Quadro di riferimento programmatico:</p> <p>a) il progetto è funzionale alla soluzione di problematiche trasportistiche di livello territoriale che si ripercuotono anche a livello locale;</p> <p>b) l'intervento proposto è funzionale all'alleggerimento di assi urbani e alle concentrazioni di veicoli ed inquinanti in corrispondenza dei centri abitati o infrastrutture che si stanno saturando;</p> <p>c) è stata valutata la relazione tra l'opera e il quadro pianificatorio, le opere di mitigazione che si accompagnano all'asse e le soluzioni puntuali sono funzionali al rispetto degli indirizzi di sviluppo territoriale e locale, prevedendo anche azioni di riorganizzazione e rifunionalizzazione degli assetti previsti;</p> <p>d) vedi punto c)</p> <p>4. Quadro di riferimento progettuale:</p> <p>a) il progetto dell'idrovia previsto rientra in classe V;</p> <p>b) È stato analizzato l'assetto idraulico e la funzionalità dell'asse come scalmatore con lo scopo di migliorare l'assetto idrogeologico, in fase di studio specifico dell'asse dell'idrovia, tali aspetti saranno approfonditi;</p> <p>c) L'individuazione delle caratteristiche specifiche del percorso ciclopodonale sarà approfondito in modo specifico in fase di</p>

RO DEL TERRIT...
 NEL TERRIT...
 Commissione Tecnica...
 Dipartimento Ambientale - V...
 Ufficio...
 Ufficio...
 Ufficio...

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

DELLA MINISTERO
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DELL'AMBIENTE
Commissione Tecnica
dell'Impianto Ambientale
di Padova
Il Segretario
Com. Padova

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				anche non rispettando gli standard per la realizzazione dei circuiti nazionali e intermunicipali; d) variante C2: si chiede che l'intervento sia sottoposto a specifica V/A, strutturata in modo completo sulla base della normativa vigente, all'interno del procedimento di valutazione complessivo del GRAP; e) collegamento casello Padova Zona Industriale-Bovolentana: si chiede sia stralciata la proposta, con lo stralcio della variante C2, riproponendo nuovo progetto; f) sia integrata la componente relativa alla tessitura delle aziende agricole nel tratto in affiancamento dell'idrovia; g) variante IA1: si rileva una non corrispondenza tra la proposta della var. I2 nel progetto 2009 e quello del 2011, oltre che alla mancanza di valutazione delle componenti agricole della variante I2.	progettazione di maggior dettaglio; d) La variante è stata analizzata in modo approfondito, ciascuna componente ambientale; e) Se ne prende atto; f) L'analisi è stata sviluppata in termini di uso del suolo, presenza di "aziende agricole" e "analisi" della "rete" ecologica locale, considerando quindi i diversi aspetti; g) La variante IA1 è stata ridefinita in sede di ripubblicazione per assicurare un miglior inserimento dell'opera alla luce delle richieste locali e degli enti competenti, per quanto riguarda l'analisi del territorio si considera quanto espresso nel punto f)
43.	30/09/2011	DVA-2011-25015	Comune di Ponte S. Nicolò	Vedere Osservazione n° 40	Vedere Osservazione n° 40
44.	04/10/2011	DVA-2011-25017	Comune di Dolo	Si trasmette DCC n° 54 del 29/09/2011, dove si chiede: a) di sospendere la procedura di ripubblicazione al fine di approfondire l'analisi e valutazione del progetto proposto; b) l'apertura di un tavolo di confronto con enti locali e territoriali	La richiesta non esime la Commissione dall'espletamento della relativa istruttoria.
45.	03/10/2011	DVA-2011-25020	Comune di Fiesse D'Artico	Vedere Osservazione n° 41	Vedere Osservazione n° 41
46.	04/10/2011	DVA-2011-25024	Comune di Limena	Il Comune trasmette la Delibera del consiglio Comunale n° 19/C del 6 giugno 2009. Precisando come l'amministrazione si riserva di integrare successivamente l'osservazione.	Non pertinente, l'osservazione fa riferimento alle soluzioni del progetto presentato precedentemente, pertanto risulta non più attinente con l'opera in fase di valutazione.
47.	23/09/2011	DVA-2011-25086	Comune di Vigonovo	Si chiede, con sottoscrizione dei sindaci dei Comuni interessati dall'idrovia, di sospendere la procedura di ripubblicazione per l'apertura di un tavolo di confronto con le varie amministrazioni locali e territoriali al fine di approfondire il tema del GRA, del completamento dell'idrovia Padova-Venezia e relativo asse plurimodale.	La richiesta non esime la Commissione dall'espletamento della relativa istruttoria.
48.	04/10/2011	DVA-2011-25090	Comune di Legnaro	Si trasmette DCC n° 42 del 30/09/2011, dove si evidenzia la contrarietà alla realizzazione della Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale-Bovolentana, che potrà addurre nuovo traffico all'interno della rete locale, in particolare traffico pesante, con conseguente appesantimento per una rete non compatibile con tale traffico.	Vedere Osservazione n° 40
49.	05/10/2011	DVA-2011-25111	Sig. Simone Norbiato	In relazione alla Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale-Bovolentana si chiede lo spostamento delle rotonde	La localizzazione della rotonda di progetto è stata definita in considerazione delle possibilità fisico-geometriche di realizzazione

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) art. di 113

[Handwritten signatures and initials]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D. Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				funzionali al futuro collegamento con Ponte San Nicolò più a nord, anche oltre la A13, considerando i rischi di aumento di traffico a livello locale, l'interferenza con l'area Pre-parco e con l'area di proprietà, apparendo tale spostamento maggiormente funzionale alla zona produttiva situata a nord.	del futuro collegamento, apparendo tale soluzione la meno impattante sul sistema abitato che si colloca lungo la viabilità, tenendo conto delle sensibilità ambientali. In fase di progettazione di maggior dettaglio potrà comunque essere approfondita la soluzione progettuale.
50.	04/10/2011	DVA-2011-25117	Sig. Michele Tergolina	L'Osservatore fa sue le problematiche relative alla nuova soluzione dello svincolo in Ponte S. Nicolò.	Se ne prende atto, tuttavia si rievoca come funzione dell'asse sia quello di sgravare la viabilità locale e di attraversamento dai mezzi pesanti che si relazionano con il nodo di Padova
51.	04/10/2011	DVA-2011-25124	Cittadini vari	Si evidenzia la contrarietà alla realizzazione della Variante Casello Padova Z. Industriale - Bovolenta in considerazione dell'aumento di traffico veicolare che interesserà la viabilità locale, ritenuto in contraddizione con i principi di sviluppo del PTCP di Padova	Vedere Osservazione n° 40
52.	04/10/2011	DVA-2011-25125	Sig. Adone Doni	Vedere Osservazione n° 42	Vedere Osservazione n° 42
53.	04/10/2011	DVA-2011-25127	Provincia di Venezia	Si tratta di osservazione articolata su più punti: a) si chiede di aggiornare le valutazioni legati all'aumento del traffico veicolare, in termini di impatti sulla componente trasportistica, aria e rumore, considerando lo scenario definito dalle opere in progetto ricadenti nel territorio, quali veneto City, Città della Moda e, Nuova Romea; b) sia chiarito come le azioni di mitigazioni previste all'interno del canale dell'idrovia siano compatibili con l'utilizzo di questo come asse di navigazione e con la funzione di scolmatore; c) si chiede di precisare all'interno del quadro economico la somma dedicata agli interventi di mitigazione; d) si chiede di dimensionare la rete di smaltimento delle acque di piattaforma su un tempo di ritorno pari a 50 anni, utilizzando le metodologie previste dal Commissario straordinario per l'emergenza idraulica (ex OPCM 3621/2008); e) si chiede che il piano di monitoraggio sia predisposto in accordo con APRAV, analizzando in modo specifico la componente faunistica degli stagni di Sanbruson, f) si rievoca come la Variante I3 possa essere caricata da un traffico eccessivo risultando collegamento tra il Passante di Mestre e GRA; si considera quindi la necessità di realizzare un'altra opera utile allo riduzione di tale peso; g) si chiede di chiarire la soluzione dell'incrocio su SP 12 e via Dolo; h) Si chiede che l'intervento di Dogaletto rientri all'interno del tracciato definitivo; i) Si chiede che l'intersezione con la SP 13 venga risolta similmente a questo previsto per la SP 12;	a) Lo scenario trasportistico che ha definito anche gli effetti sulle diverse componenti ambientali ha tenuto conto delle opere che interesseranno il contesto; b) Gli interventi previsti all'interno del corpo idrico non pregiudicano la capacità di portata e deflusso, ne possono risentire in modo drastico di fenomeni di innalzamento consistente della quantità d'acqua; c) Nel quadro prescrittivo sono inserite i possibili finanziamenti per le compensazioni. d) In fase di aggiornamento e integrazione del progetto si è provveduto a considerare tale aspetto; e) Accoglibile; f) Si tratta di una valutazione di limitata importanza dal momento che non si comprende lo scambio tra i due sistemi (Passante e nodo di Padova) che sono già raccordati dalla A4; g) L'attraversamento dell'incrocio tra via Dolo e la SP 12 avviene tramite rotatoria sottopassata dall'asse est-ovest che in tal senso mantiene una direttrice privilegiata che non viene interrotta dai flussi locali, in tal modo la mobilità locale non viene rallentata dalla presenza del nuovo asse; h) Se ne prende atto; i) Non appare attuabile tale soluzione per le caratteristiche fisiche locali e i flussi di traffico qui transitanti, riducendo in tal senso anche il consumo di suolo; j) In sede di progettazione di maggior dettaglio potrà essere valutata tale scelta, dovendo assicurare comunque la funzionalità di connessione dell'idrovia e le necessità di relazione fra l'area nord e sud dell'idrovia; k) Non di competenza.

DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO
 DELLA PUNTA DEL TERRITORIO
 Commissione Tecnica di Valutazione Ambientale - VI
 Ufficio di Segreteria della Commissione

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ", Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO
 Commissione Tecnica di Verifica
 Impatto Ambientale - VIA - VIA
 il Segretario della Commissione

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>j) sia data continuità ai percorsi ciclopedonali prevedendo un collegamento parallelo alla SP 13 che sovrappassi l'idrovia;</p> <p>k) sia previsto una rotonda tra via Aizerini e via Industria, per garantire la funzionalità del contesto;</p> <p>l) si chiede la realizzazione di uno svincolo di collegamento per l'area produttiva di Fosso;</p> <p>m) si rileva come nel progetto non siano indicate in modo specifico gli spazi di ingombro delle aree di pedaggio;</p> <p>n) si ricorda come in fase di cantierizzazione dovrà essere concordato con la Provincia il sistema di circolazione, predisponendo anche un sistema di misurazione dei flussi di traffico e il ripristino delle sedi stradali eventualmente usurate;</p> <p>o) si ricorda come il criterio di indennizzo debba essere rivisto alla luce della sentenza della Corte Costituzionale n.181 del 10 giugno 2011;</p> <p>p) l'intervento deve essere considerato in relazione alla realizzazione della "Nuova Romea", considerando le due soluzioni previste;</p> <p>q) si ricorda come la realizzazione della pista ciclabile lungo il sedime della SP 21 necessari di autorizzazione della Provincia;</p> <p>r) si chiede che la domanda di traffico sia aggiornata al 2015, in riferimento al nuovo scenario di riferimento modificatosi in relazione alla ripresentazione del progetto;</p> <p>s) non risulta chiaro il raddoppio dell'arco rappresentate la SP 12 all'interno dell'analisi del traffico;</p> <p>t) si rileva come l'idrovia non può essere ritenuta opera di mitigazione del GRA e che l'idrovia stessa debba essere sottoposta a procedura di VIA;</p> <p>u) non sono analizzati gli effetti generati dall'escavazione dell'idrovia, e in particolare le azioni di cantiere e il sistema di gestione delle terre di scavo (riutilizzo, stoccaggio, smaltimento), pur considerandone un utilizzo per la realizzazione dei rilevati stradali;</p> <p>v) manca uno studio delle alternative di utilizzo dell'idrovia e degli impatti all'interno del sistema lagunare per quanto riguarda il sistema idraulico, idrogeologico e naturalistico.</p>	<p>l) Non di competenza;</p> <p>m) In sede di progettazione di maggior dettaglio saranno definite in modo specifico tali aspetti;</p> <p>n) Se ne prende atto, l'analisi dei flussi sarà ricompreso all'interno del sistema di monitoraggio;</p> <p>o) In fase successiva sarà definito in modo specifico il sistema e le procedure di indennizzo;</p> <p>p) La valutazione del traffico e degli impatti legati a questo è stata definita in riferimento all'apporto che l'asse comporterà, le due diverse soluzioni non incidono comunque sul piano di apporto di flussi, trattandosi di alternative fisico-geometriche;</p> <p>q) Se ne prende atto;</p> <p>r) La simulazione dei flussi di traffico è aggiornata;</p> <p>s) Il progetto non prevede lo sovrappiamento dell'asse della SP 12. L'idrovia non è considerata opera di mitigazione, ma rientra nell'idea base sviluppata all'interno del progetto, in sede di progettazione specifica dell'idrovia sarà predisposta appropriata VIA;</p> <p>t) Vedi punto t)</p> <p>u) Vedi punto t)</p> <p>v) Vedi punto t)</p>
				<p>Si ripresentano osservazioni contenute già all'interno del DCC n° 33 del 14/05/2009, che risultano ancora valide richiedendo di fatto:</p> <p>a) l'eliminazione del casello autostradale di ronchi;</p> <p>b) spostamento del tracciato verso Villafranca (ad ovest) a partire dallo scolo Bappi all'intersezione con l'autostrada;</p> <p>c) venga trasferita alla proprietà comunale l'area, attualmente privata, degli ambiti ricompresi all'interno del Parco delle Cave</p>	<p>a) I diversi accessi e collegamenti di carattere locale e territoriale sono stati definiti in riferimento alle necessità di funzionalità trasportistica e di sviluppo socio economico;</p> <p>b) Parzialmente accoglibile, si considera lo spostamento più da ovest del tracciato per minimizzare gli impatti sull'area umida del laghetto di Rubano, variante GA2, tuttavia il tracciato proposto provoca maggior interferenze con il contesto di villa Pedraza, in sede di progettazione di maggior dettaglio potrà</p>

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) 93 del 13

Uccelli

54

[Handwritten signatures and notes]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
55.	03/10/2011	DVA-2011-25217	Cittadini vari	<p>di Bosco;</p> <p>d) messa in sicurezza con allargamento di via Pelosa;</p> <p>e) la realizzazione di opere di messa in sicurezza e adeguamento di viabilità comunali quali opere compensative;</p> <p>f) sia assicurata una corretta sistemazione idraulica necessaria per non aggravare il sistema idrologi locale;</p> <p>g) siano previsti congrui indennizzi non solo per i proprietari di immobili interessati direttamente dall'opera ma anche per i terreni limitrofi;</p> <p>h) sia assicurata la continuità della viabilità interpodereale per i mezzi agricoli;</p> <p>i) chiarire l'iter di pubblicazione e la mancanza di interessamento degli enti locali all'interno del procedimento</p>	<p>essere approfondito tale punto;</p> <p>c) Non di competenza;</p> <p>d) Accoglibile per quanto riguarda la tratta che sarà interessata in modo più rilevante dal traffico indotto dall'opera;</p> <p>e) Vedi punto d);</p> <p>f) Il progetto è stato sviluppato secondo il principio di invarianza idraulica, risolvendo anche alcune situazioni critiche a livello puntuale prossime all'asse di progetto;</p> <p>g) Gli aspetti degli indennizzi saranno opportunamente trattati in fase di definizione di metodologie e modalità di indennizzo;</p> <p>h) Il progetto considera tale necessità, in sede di progettazione di maggior dettaglio saranno approfonditi tali aspetti;</p> <p>i) L'iter rispetta le procedure previste dalla vigente normativa</p>
56.	04/10/2011	DVA-2011-25223	Provincia di Venezia	<p>Vedere Osservazione n° 51</p> <p>Vedere Osservazione n° 53</p>	<p>Vedere Osservazione n° 51</p> <p>Vedere Osservazione n° 53</p>
57.	03/10/2011	DVA-2011-25231	Partito Democratico	<p>Si evidenzia la contrarietà alla realizzazione della tratta del Tavello considerando l'impatto dal punto di vista naturalistico e paesaggistico, considerando anche l'intrusione con l'argine del Brenta.</p> <p>Si considera inoltre come la stessa funzione trasportistica potrà essere assolta da altre opere in fase di progettazione (SITAVE), o interventi locali (ponte sul Brenta in prossimità dell'area produttiva di Limena)</p>	<p>Se ne prende atto, rilevando tuttavia come il progetto non comporti l'abbattimento dell'argine del Brenta</p>
58.	03/10/2011	DVA-2011-25235	Azienda Agricola Marco Bettella	<p>Si chiede sia stralciato la tratta del Tavello in considerazione degli impatti all'interno del sistema eco-relazionale e paesaggistico, considerando inoltre come la sua funzionalità trasportistica possa essere assolta dal SITAVE.</p> <p>Si rileva inoltre l'interferenza con l'azienda agricola di proprietà.</p>	<p>In generale l'area del Tavello è stata oggetto di una specifica determinazione della Commissione.</p>
59.	03/10/2011	DVA-2011-25281	Cittadini vari	<p>Si tratta di osservazione articolata su più punti, dove si chiede:</p> <p>a) sia considerata la riformulazione dell'iter dal momento che il progetto non rientra all'interno della procedura di Legge Obiettivo;</p> <p>b) sia rivisto il SIA dal momento che non sono stati considerati gli effetti cumulati con gli altri progetti presenti nell'area (Veneto City, Città della Moda, Romea Commerciale);</p> <p>c) si proceda a nuova fase di presentazione e pubblicazione dal momento che non si è dato seguito alla presentazione pubblica in data 08.06.2009, come da avviso pubblico;</p> <p>d) non sia realizzato l'asse lungo l'idrovia dal momento che non appare utile al miglioramento del sistema trasportistico locale;</p>	<p>a) Il progetto rientra in Legge Obiettivo così come indicato dalla nota del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, prot. 00200009 del 13.05.2009, dove si evidenzia come il GRAP rientri all'interno delle opere funzionali al Corridoio V nel tratto Mestre ovest;</p> <p>b) Il progetto, quanto la relativa valutazione ambientale, tiene conto dello scenario territoriale più generale e delle trasformazioni che saranno indotte dai piani e progetti locali anche in termini di impatti legati alla variazione della componente trasportistica legata a tali interventi;</p> <p>c) Il procedimento rispetta l'iter previsto dalla legge in termini di pubblicazione;</p> <p>d) Lo studio del traffico e le valutazioni relative al sistema di</p>

CRD DEL TERRITORIO
 Commissione Ambientale
 del Consiglio Regionale del Veneto
 Ufficio Provinciale di Padova
 Ufficio Provinciale di Venezia

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

11/10/09
 Ministero del Territorio
 Commissione Ambientale
 Segretario

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>e) si vengono a creare situazioni di disturbo ambientale rilevante in relazione alle varie componenti ambientali;</p> <p>f) si denota un rischio per la sicurezza idrogeologica di un sistema già critico in corrispondenza del territorio di Vigonovo;</p> <p>g) si evidenzia l'effetto di deprezzamento degli immobili;</p> <p>h) si osserva come siano previste opere viarie che appaiono incompatibili per l'andamento plano-altimetrico in riferimento alla legge vigente (km 1,850) e con la realizzazione dell'idrovia;</p> <p>i) si evidenzia come l'opera interferirà con aree dove si rileva una presenza di reperti archeologici;</p>	<p>mobilità territoriale e locale evidenziano gli aspetti riguardanti il sistema dei trasporti;</p> <p>e) Il SIA ha approfondito gli aspetti relativi alle alterazioni ambientali utili a definire la compatibilità ambientale dell'opera, individuando anche azioni mitigative e compensative necessarie alla riduzione degli impatti negativi;</p> <p>f) La componente idrogeologica è stata analizzata in modo approfondito, prevedendo la realizzazione dell'idrovia come scollmatore al fine di migliorare la situazione attuale;</p> <p>g) Le azioni di indennizzo non sono di competenza della Comm.;</p> <p>h) Le opere viarie rispondono a quanto previsto per legge per quanto riguarda gli aspetti tecnici, strutturandosi in modo specifico in relazione alla realizzazione dell'idrovia;</p> <p>i) Il tema è stato analizzato e sarà approfondito in sede di progettazione di maggior dettaglio, regolamentato in riferimento alle indicazioni degli enti competenti</p>
60.	04/10/2011	DVA-2011-25340	Associazione Comitati Ambiente e Territorio Riviera Brenta e Miranese	Vedere Osservazione n° 42	Vedere Osservazione n° 42
61.	03/10/2011	DVA-2011-25473	Comune di Fiesco d'Arco	Vedere Osservazione n° 41	Vedere Osservazione n° 41
62.	22/09/2011	DVA-2011-25477	Sig. Luciano Terrin	Si chiede sia rivisto il tracciato in modo da mantenere integra l'azienda di proprietà, in prossimità di via Ponte Alto	Le interferenze con le proprietà sono state analizzate e limitate laddove possibile, nel caso specifico si prevede un approfondimento progettuale. (Vedere Oss. n° 13)
63.	03/10/2011	DVA-2011-25482	Comune di Fossò	<p>Si trasmette DCC n° 29 del 29/09/2011, dove si chiede:</p> <p>d) di sospendere la procedura di ripubblicazione al fine di approfondire l'analisi e valutazione del progetto proposto;</p> <p>e) l'apertura di un tavolo di confronto con enti locali e territoriali;</p> <p>f) sia considerata la realizzazione dello svincolo in prossimità dell'area produttiva e la messa in sicurezza della SP 12;</p> <p>g) sia mantenuta l'integrità dell'azienda agricola situata in prossimità di via Ponte Alto.</p>	<p>a) L'iter rispetta i termini e tempi previsti dalla legge;</p> <p>b) Non di competenza della Commissione;</p> <p>c) Il nodo della SP 12 è stato trattato in modo approfondito, si evidenzia come in fase di progettazione di maggior dettaglio potranno essere studiate soluzioni specifiche in funzioni di punti critici;</p> <p>d) Per quanto riguarda l'area specifica è stata proposta soluzione (Oss. n° 13)</p>
64.	03/10/2011	DVA-2011-25486	Comune di Vigonovo	<p>Si trasmette DCC n° 40 del 28/09/2011, dove si evidenzia la necessità di sospendere la fase dell'iter approvativo, aprendo un tavolo di confronto con le amministrazioni locali e territoriali, rilevando come l'idrovia Padova-Venezia debba avere caratteristiche tali da essere classificata come di classe V.</p> <p>Si rileva inoltre come la realizzazione del tracciato proposto comporti rilevanti impatti di natura ambientale e antropica in relazione a parco Samazza e all'abitato più prossimo.</p>	<p>Non di competenza.</p> <p>Si evidenzia tuttavia come l'idrovia considerata all'interno del progetto sia in classe V, e siano stati approfonditi gli effetti all'interno del parco Samazza prevedendo opere di mitigazione e compensazione ambientale (var. IA1)</p>
65.	03/10/2011	DVA-2011-25541	Sig.ra Anna Maria Dal Ponte	Si ritiene di dover annullare il procedimento per non conformità con quanto previsto dalla legge. In particolare per l'area del Tavello:	a) Il progetto per quanto riguarda le interferenze con l'area SIC del

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) 95 di 113

[Handwritten signatures and initials]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
66.	03/10/2011	DVA-2011-25547	Associazione Culturale Strabici-Flab	<p>a) violazione dell'art 733 bis C.P. dal momento che l'attraversamento del SIC/ZPS del Brenta comporta deterioramento dell'area;</p> <p>b) incompatibilità tra il tracciato e l'area SIC del Tavello;</p> <p>c) la realizzazione del raccordo con la SR 47 comporta l'abbattimento dell'argine del Brenta, azione non attuabile in riferimento al DLgs 152/2006 e in considerazione delle criticità locali;</p> <p>d) la realizzazione della sede stradale di particolari dimensioni comporterà alterazioni rilevanti sia per quanto riguarda le ricadute sugli habitat presenti nell'area del Tavello che in relazione all'efficienza idrogeologica;</p> <p>e) la valutazione acustica è sviluppata in considerazione della componente antropica, e non della sensibilità della fauna, individuando opere di mitigazione che non tutelano le esigenze del sistema dei SIC/ZPS;</p> <p>f) sia da esplicitare il numero dei mezzi circolanti all'interno della rete attuale e quelli previsti per il 2015, e sia chiarito il modello di simulazione adottato;</p> <p>g) si riscontrano valori di rumorosità eccedenti rispetto quanto previsto dalla zonizzazione acustica e incompatibili con le aree SIC/ZPS;</p> <p>h) il tracciato interferisce in modo diretto con un'azienda agricola compromettendone la funzionalità;</p> <p>i) si rileva come anche la soluzione alternativa al tracciato sul Tavello appaia impattante sul sistema naturalistico, sia per impatti diretti che indiretti;</p> <p>j) si considera impattante anche dal punto di vista paesaggistico l'opera che verrebbe ad alterare profondamente i luoghi e la loro fruizione;</p> <p>k) si rileva come gli interventi di mitigazione appaiano incapaci di ripristinare in modo adeguato le perdite che si verranno a produrre;</p> <p>In tal senso si chiede lo stralcio dell'asse del Tavello dal sistema del GRA, o in subordine una approfondita integrazione della valutazione</p> <p>Considerando come sia indicato all'interno del progetto e del SIA l'importanza dei percorsi ciclopedonali, non appaiono condivisibili le soluzioni adottate in riferimento al sistema che corre lungo via Dolo-Barbariga, in termini di messa in sicurezza dell'utenza. Le soluzioni non rientrano all'interno degli standard dei circuiti nazionali e internazionali (Bicitalia e Eurovelo).</p>	<p>Tavello è stata sottoposta ad apposita procedura di Valutazione d'Incidenza Ambientale che definisce la compatibilità o meno del progetto e le eventuali azioni di mitigazione e compensazione</p> <p>Vedi punto a);</p> <p>Il progetto prevede la realizzazione del nodo in corrispondenza dell'attuale incrocio, senza interferire con l'argine del Brenta, situato più ad est;</p> <p>Vedi punto a);</p> <p>L'analisi acustica è stata definita in base alla normativa vigente, per quanto riguarda gli aspetti relativi agli habitat si ricorda come sia stata predisposta apposita Valutazione d'Incidenza Ambientale;</p> <p>I flussi di traffico sono stati attualizzati in sede di aggiornamento e integrazione;</p> <p>Vedi punto e);</p> <p>In fase di progettazione definitiva potranno essere attuate soluzioni atte a minimizzare i disturbi o a compensare economicamente gli effetti in sede di definizione degli indennizzi;</p> <p>Il SIA ha sviluppato una valutazione di entrambe le soluzioni, entrambe le soluzioni tuttavia non risultano capaci di eliminare in toto gli impatti specifici dell'area del Tavello, proponendo tuttavia interventi di mitigazione e compensazione;</p> <p>Dal punto di vista paesaggistico lo studio ha evidenziato come l'opera comporterà alterazioni per alcuni versi peggiorative, per altre migliorative, dovendo comunque attuare azioni di mitigazione;</p> <p>Per quanto riguarda l'area del Tavello sono state studiate soluzioni compensative</p> <p>In generale comunque l'area del Tavello è stata oggetto di una specifica determinazione della Commissione.</p>
					<p>In fase di progettazione di maggior dettaglio potrà essere approfondito tale aspetto</p>

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO
 Commissione Tecnica di V.I.A.
 Comitato Ambientale - V.I.A.
 Provincia di Padova - Settore delle Commissioni
 31045 Montebelluna (TV) - Via
 21/23 - tel. 0429/712111 - fax 0429/712112

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre " . Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
67.	30/09/2011	DVA-2011-25585	Coordinamento NO-GRA Limena	<p>Si tratta di un'osservazione articolata su più punti:</p> <p>a) non appare chiaro l'inserimento del GRA in Legge Obiettivo, non risultando alcuna delibera CIPE che definisca tale situazione;</p> <p>b) il tratto nord è di tipo C1, di carattere locale quindi, che non può quindi essere considerata di interesse tale da inserire l'opera in legge obiettivo;</p> <p>c) gli impatti che si vengono a produrre in relazione al tratto nord non sono supportati da una reale necessità e valenza trasportistica;</p> <p>d) il progetto non tiene conto che la realizzazione del SITAVE assolverà le medesime funzioni trasportistiche;</p> <p>e) in riferimento alla variante G6 si chiede di mantenere la continuità est-ovest lungo via Brusoni, a servizio delle abitazioni qui localizzate;</p> <p>f) in riferimento alla variante G6, non risulta chiaro se la continuità con via Breda e la zona industriale sia mantenuta;</p> <p>g) riguardo alla variante TC1 si rileva come non siano stati valutati gli impatti su via Ceresara, anche in relazione ai rischi per la salute dei residenti;</p> <p>h) relativamente alla variante TC1 si rileva come non sia stata affrontata la questione del mantenimento della continuità ciclopedonale di via Ceresara;</p> <p>i) relativamente alla variante TC1 si considera come la realizzazione della rotonda della SR 47 interesserà l'argine maestro del Brenta compromettendo la sicurezza idraulica;</p> <p>j) Si rileva come i piloni di sostegno del ponte sul Brenta siano localizzati all'interno dell'alveo, compromettendo la capacità di deflusso delle acque;</p> <p>k) il ponte previsto sul Brenta risulta troppo vicino alle strutture di salvaguardia idraulica a protezione del Brentelle;</p> <p>l) Risultano inattuabili le opere previste all'interno dell'area golennale del Brenta in ragione della riduzione di diminuzione dell'invaso del Brenta idrico, secondo quanto definito dalle misure di salvaguardia definite dall'Autorità di Bacino;</p> <p>m) Appare maggiormente impattante la soluzione in variante rispetto al tracciato base per quanto riguarda l'ambito del Tavello;</p> <p>n) Si rileva come il tracciato della TC1 produca comunque rilevanti impatti all'interno della componente naturalistica, senza la possibilità di mitigare in modo appropriato i disturbi che si vengono a creare;</p> <p>o) Le opere compensative previste per la variante TC1 non appaiono capaci di attenuare in modo concreto le perdite che si</p>	<p>a) Il progetto rientra in Legge Obiettivo così come indicato dalla nota del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, prot. 00200009 del 13.05.2009, dove si evidenzia come il GRAP rientri all'interno delle opere funzionali al Corridoio V nel tratto Mestre ovest;</p> <p>b) Tale classificazione è redatta sulla base delle caratteristiche fisico-geometriche della viabilità;</p> <p>c) Se ne prende atto;</p> <p>d) Il quadro di riferimento trasportistico valuta anche il SITAVE;</p> <p>e) In sede di progettazione di maggior dettaglio sarà approfondito tale aspetto, assicurando piena permeabilità dell'asse;</p> <p>f) Il progetto prevede in mantenimento della continuità lungo via Breda;</p> <p>g) Via Ceresara rientra all'interno della fascia di analisi e valutazione degli impatti, in particolare in riferimento a rumorosità e atmosfera;</p> <p>h) In sede di progettazione di maggior dettaglio sarà approfondito il tema dei percorsi ciclopedonali presenti nell'area;</p> <p>i) il nodo si localizza in corrispondenza dell'attuale intersezione senza interrompere la continuità dell'arginata del Brenta;</p> <p>j) La localizzazione dei piloni e il loro orientamento è stato studiato in modo da non creare un peggioramento del sistema di scorrimento delle acque, sviluppandosi perpendicolarmente al corso del fiume ed esternamente all'area occupata dalle acque nei periodi di norma;</p> <p>k) Le due opere non hanno relazioni dirette;</p> <p>l) Le soluzioni progettuali sono state sviluppate in coerenza con l'apparato normativo, andando a limitare i possibili rischi e prevedendo interventi compensativi, in sede di progettazione di maggior dettaglio potranno essere studiate soluzioni specifiche;</p> <p>m) Se ne prende atto;</p> <p>n) Se ne prende atto;</p> <p>o) Se ne prende atto;</p> <p>p) Lo studio del traffico è stato approfondito anche in relazione agli assi limitrofi al tracciato;</p> <p>q) Lo studio acustico è stato sviluppato in coerenza con quanto stabilito dalla vigente normativa;</p> <p>r) La matrice d'impatto ha assegnato valori utili alla valutazione dell'intera tratta nord, e non in modo specifico e puntuale per il Tavello;</p> <p>s) Il progetto riguarda la soluzione del sistema complessivo dell'area della cintura padovana e non della sola direttrice della SS 308;</p>

Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) 97 di 113

[Handwritten signatures and initials are present in the right margin, including a large signature at the top right and several initials below it.]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre " - Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
68.	03/10/2011	DVA-2011-25606	Comune di Camponogara	<p>vengono a creare;</p> <p>p) Si considera la necessità di approfondire lo studio del traffico per l'area interessata dalla tratta del Terraglio;</p> <p>q) Si ritiene sottostimato l'impatto acustico, in particolare considerando un peggioramento anche nell'area esterna ai 250 m analizzati;</p> <p>r) Non si ritiene adeguata la definizione dei pesi dati all'interno della matrice di impatto considerando come molto peggiorativo risulta l'intervento all'interno dell'area del Tavello;</p> <p>s) La realizzazione del nuovo collegamento realizzato tra la zona produttiva di Cadoneghe e SS 308 evidenzia la non utilità dell'opera;</p> <p>t) L'accesso alla zona produttiva di Saletto non si ritiene necessaria perché trattasi di zona che non si ritiene da potenziare;</p> <p>u) Si evidenzia come la realizzazione della viabilità con livelletta pari a 1,5 m potrà comportare il suo allagamento nel caso di piene come quelle del 1966, situazioni con un tempo di ritorno di 100 anni;</p> <p>v) Si ricorda come la Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio abbia espresso parere di incompatibilità del tracciato in relazione alla realizzazione di un'asse all'interno dell'area del Tavello;</p> <p>w) Il tracciato interrompe la continuità di via Trieste e via Marconi;</p> <p>x) L'asse interferisce con l'azienda agricola Bettella, di interesse anche per le componenti naturalistiche presenti.</p> <p>Sulla base di tali elementi si chiede lo stralcio della tratta nord del GRA, considerando come la funzionalità trasportistica possa essere assolta da altre opere esistenti e in fase di progetto.</p> <p>Si trasmette DCC n° 23/09/2011 dove si evidenzia la necessità di sospendere la fase dell'iter approvativo, aprendo un tavolo di confronto con le amministrazioni locali e territoriali, indicando puntualmente come:</p> <p>a) la variante IA1, in relazione al raccordo con la SP 13, sia rivista la soluzione proposta in considerazione dei flussi di traffico; con la previsione di interventi di messa in sicurezza e di una pista ciclabile e rotatoria in corrispondenza di Calciroci;</p> <p>b) approfondire lo studio del traffico in relazione della SP 19, prevedendo la messa in sicurezza della viabilità con una rotonda nell'incrocio di via delle Industrie;</p> <p>c) per la variante I3 si ritiene necessario approfondire lo studio del traffico in relazione alla SP 12, con l'attuazione di interventi di</p>	<p>t) Se ne prende atto, tuttavia si rileva come l'accesso è funzionale all'attuale zona produttiva e a tutto il sistema che si sviluppa in prossimità;</p> <p>u) La scelta della livelletta è stata definita in termini di funzionalità fisico-geometrica e limitazione degli impatti, per legge lo studio idraulico è dimensionato su tempi di ritorno di 50 anni;</p> <p>v) Non accoglibile, si evidenzia infatti come la soprintendenza si è espressa su un diverso intervento, che aveva caratteristiche diverse, evidenziando comunque come il progetto dovrà essere valutato dai diversi enti come previsto per legge;</p> <p>w) In sede di progettazione di maggior dettaglio saranno definiti gli interventi e soluzioni atti ad assicurare la continuità della viabilità locale;</p> <p>x) Se ne prende atto, in fase successiva saranno approfonditi gli aspetti legati alla possibilità di riduzione dei disturbi e definizione dei metodi e modi di indennizzo;</p> <p>In generale l'area del Tavello è stata oggetto di una specifica determinazione della Commissione.</p>
				<p>a) La soluzione dei diversi nodi è stata definita anche in rapporto ai flussi di traffico attuali e quelli previsti tramite modello, in fase di progettazione di maggior dettaglio saranno approfonditi gli interventi di messa in sicurezza dei punti critici, considerando anche la realizzazione di opere per la mobilità lenta;</p> <p>b) Vedi punto a);</p> <p>c) Vedi punto a), per quanto riguarda l'incrocio a Campoverardo si evidenzia come si tratti di ambito esterno al sistema del GRA, non risultando pertinente;</p> <p>d) La simulazione del traffico è stata definita tenendo conto anche delle tendenze legate alla presenza di assi a pagamento;</p> <p>e) La tipologia di idrovia considerata all'interno del</p>	



ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.L.gs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
69.	03/10/2011	DVA-2011-25608	Comune di Cadoneghe	<p>messa in sicurezza e la realizzazione di una rotatoria a Campoverardo;</p> <p>d) si rileva come la realizzazione di una viabilità a pagamento potrebbe costituire un deterrente per l'utilizzo di tale opera, se ne chiede quindi la gratuità;</p> <p>e) la classe dell'idrovia deve essere V;</p> <p>f) siano previste opere complementari viarie per garantire la funzionalità della rete locale;</p> <p>g) sia sviluppato uno studio idraulico completo del territorio in relazione all'idrovia e alle sue funzionalità;</p> <p>h) sia salvaguardata la natura plurimodale del tracciato prevista originariamente</p> <p>Si trasmettono DGC n° 62 del 03/08/2009 e n° 55 del 18/07/2006, relativamente al progetto del GRA presentato precedentemente.</p> <p>Si esprime contrarietà alla realizzazione della Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale-Bovolentana che andrà ad aggravare il traffico locale.</p> <p>Si considera inoltre come il suo probabile completamento verso sud comporterà l'interferenza con ambiti di particolare sensibilità naturalistica, paesaggistica e idrogeologica</p> <p>Si esprime contrarietà alla realizzazione della Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale-Bovolentana che non risulta supportata da approfondito studio trasportistico in riferimento al traffico sulla viabilità locale, apparendo inoltre il tracciato non utile al sistema trasportistico territoriale.</p> <p>Le mitigazioni proposte inoltre non appaiono adeguate in relazione alla valenza del sistema ambientale locale.</p> <p>Si evidenzia la contrarietà all'opera, rilevando come:</p> <p>a) l'attuazione di un nuovo sistema viabilistico di tale portata appare in contraddizione con i principi di riduzione per l'inquinamento e per la valorizzazione del trasporto su ferro o con modalità meno impattanti, quali ad esempio l'idrovia;</p> <p>b) all'interno del progetto non si dichiara la quantità di incremento di CO2, inquinante che secondo i principi assunti a livello nazionale, regionale e locale dovrebbe essere ridotto, prevedendo quindi azioni di contenimento in termini di mitigazione o riduzione dei tratti stradali;</p> <p>c) si considera inappropriata la realizzazione della viabilità lungo l'idrovia risultando impattante in relazione alla qualità dell'aria, producendo rilevanti impatti paesaggistici e ambientali, in particolare all'interno del Parco Sarmazza, pregiudicando</p>	<p>proposto è in classe V;</p> <p>Il progetto prevede già al suo interno una serie di opere complementari utili al miglior inserimento dell'opera, in fase di progettazione di maggior dettaglio potranno essere individuate altre soluzioni che tuttavia dovranno avere specifica attinenza con l'opera in oggetto;</p> <p>Il progetto si accompagna ad uno studio idraulico e a valutazioni di carattere qualitativo e quantitativo;</p> <p>Il tracciato proposto è caratterizzato da natura plurimodale</p>
70.	04/10/2011	DVA-2011-25611	Sig. Enrico Sturaro	<p>Si esprime contrarietà alla realizzazione della Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale-Bovolentana che non risulta supportata da approfondito studio trasportistico in riferimento al traffico sulla viabilità locale, apparendo inoltre il tracciato non utile al sistema trasportistico territoriale.</p> <p>Le mitigazioni proposte inoltre non appaiono adeguate in relazione alla valenza del sistema ambientale locale.</p> <p>Si evidenzia la contrarietà all'opera, rilevando come:</p> <p>a) l'attuazione di un nuovo sistema viabilistico di tale portata appare in contraddizione con i principi di riduzione per l'inquinamento e per la valorizzazione del trasporto su ferro o con modalità meno impattanti, quali ad esempio l'idrovia;</p> <p>b) all'interno del progetto non si dichiara la quantità di incremento di CO2, inquinante che secondo i principi assunti a livello nazionale, regionale e locale dovrebbe essere ridotto, prevedendo quindi azioni di contenimento in termini di mitigazione o riduzione dei tratti stradali;</p> <p>c) si considera inappropriata la realizzazione della viabilità lungo l'idrovia risultando impattante in relazione alla qualità dell'aria, producendo rilevanti impatti paesaggistici e ambientali, in particolare all'interno del Parco Sarmazza, pregiudicando</p>	<p>Superate da nuove determinazioni</p>
71.	11/10/2011	DVA-2011-25620	Partito Democratico	<p>Si esprime contrarietà alla realizzazione della Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale-Bovolentana che non risulta supportata da approfondito studio trasportistico in riferimento al traffico sulla viabilità locale, apparendo inoltre il tracciato non utile al sistema trasportistico territoriale.</p> <p>Le mitigazioni proposte inoltre non appaiono adeguate in relazione alla valenza del sistema ambientale locale.</p> <p>Si evidenzia la contrarietà all'opera, rilevando come:</p> <p>a) l'attuazione di un nuovo sistema viabilistico di tale portata appare in contraddizione con i principi di riduzione per l'inquinamento e per la valorizzazione del trasporto su ferro o con modalità meno impattanti, quali ad esempio l'idrovia;</p> <p>b) all'interno del progetto non si dichiara la quantità di incremento di CO2, inquinante che secondo i principi assunti a livello nazionale, regionale e locale dovrebbe essere ridotto, prevedendo quindi azioni di contenimento in termini di mitigazione o riduzione dei tratti stradali;</p> <p>c) si considera inappropriata la realizzazione della viabilità lungo l'idrovia risultando impattante in relazione alla qualità dell'aria, producendo rilevanti impatti paesaggistici e ambientali, in particolare all'interno del Parco Sarmazza, pregiudicando</p>	<p>Vedi oss. N° 40</p> <p>Per quanto riguarda il possibile proseguimento verso sud si tratta di elemento non pertinente con la presente procedura, che sarà eventualmente sottoposto a valutazione sulla base di quanto previsto per legge</p> <p>Vedi oss. N° 40</p> <p>a) La realizzazione dell'opera è funzionale alla soluzione di alcuni nodo infrastrutturali alleggerendo le concentrazioni di flussi di traffico e quindi di inquinanti, il progetto inoltre considera la realizzazione dell'idrovia;</p> <p>b) Lo studio della qualità dell'aria è stato affrontato, prevedendo anche interventi di mitigazione, per quanto riguarda le politiche di riduzione del CO2, queste non risultano di diretta competenza;</p> <p>c) Il progetto non pregiudica la realizzazione dell'idrovia, e propone interventi di mitigazione compensazione ambientale utili a salvaguardare e migliorare le componenti naturalistiche, approfondendo anche le azioni di contenimento degli impatti in corrispondenza del Parco Sarmazza;</p> <p>d) L'assetto territoriale si sviluppa in relazione alla realizzazione</p>

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) 99 di 113

[Handwritten signatures and notes]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
73.	03/10/2011	DVA-2011-25631	Comune di Sira (VE)	<p>inoltre la realizzazione dell'idrovia;</p> <p>d) dal punto di vista trasportistico la viabilità lungo l'idrovia non appare necessaria in considerazione dell'ampliamento della A4 e della realizzazione dell'idrovia in classe V;</p> <p>e) non appare legittima la realizzazione di un'opera all'interno di un'area espropriata per altre finalità, come le aree assoggettate ad esproprio per la realizzazione dell'idrovia;</p> <p>f) non appaiono approfondite le analisi e valutazioni utili a definire la funzionalità dell'idrovia come scollmatore in relazione alla viabilità di progetto e alle soluzioni di attraversamento del Brenta e Canale Novissimo;</p> <p>g) per quanto riguarda la tratta del Tavello, si rileva la contrarietà al tracciato rilevando il forte impatto ambientale e i rischi legati all'abbattimento dell'argine del Brenta in prossimità della SS 47, evidenziando come la funzione trasportistica di tale tratta sia assolta dal SITAVE;</p> <p>h) l'attraversamento dell'area del Parco Sarmazza comporterà nonostante le azioni indicate atte a limitare gli effetti dell'opera un impatto rilevante soprattutto per la fauna, soprattutto per quanto riguarda il lato sinistro dell'idrovia;</p> <p>i) la tratta che interessa il territorio di Rubano sia realizzata in galleria al fine di limitare la frammentazione del territorio di valore paesaggistico e ambientale</p> <p>Si trasmette DGC n° 158 del 30/09/2011, dove si esprime parere negativo rispetto al progetto presentato, richiedendo:</p> <p>a) la realizzazione di una nuova viabilità alternativa all'attuale, utile all'alleggerimento degli incroci tra SR 11 e SP 12, e SP 12 e SP 21;</p> <p>b) la realizzazione di un nuovo attraversamento sul Naviglio Brenta, e che la viabilità locale di via Dolo venga sottopassata mantenendone la continuità, richiedendo anche la realizzazione di una rotonda su via Altore;</p> <p>c) la realizzazione di due ponti sull'idrovia per la zona produttiva di Fossò, Sira, Vigonovo e quella di Camponogara-Dolo, con relative opere complementari per assicurare la piena funzione viaria per l'accesso alle aree produttive;</p> <p>d) siano previste azioni di mitigazione acustico e visivo in corrispondenza dei nuclei abitati di Paluello e via Galta.</p>	<p>dell'asse plurimodale, a servizio del sistema Padova-Venezia e delle realtà locali;</p> <p>e) Il sistema dell'idrovia è stato concepito quale asse plurimodale, come contenuto all'interno del progetto proposto;</p> <p>f) La realizzazione dell'idrovia, e delle soluzioni specifiche, saranno sottoposte a VIA;</p> <p>g) Se ne prende atto;</p> <p>h) Al fine di limitare gli impatti all'interno dell'area sono state previste opere di mitigazione e azioni di compensazione per gli impatti più rilevanti, in sede di progettazione di maggior dettaglio potranno essere approfondite le soluzioni specifiche definite un sistema di monitoraggio degli effetti;</p> <p>i) Non sussistono motivazioni tali da prevedere il tracciato sotto il piano campagna, evidenziando come tale soluzione comporterebbe soluzioni di maggior peso per la realizzazione dei raccordi con gli assi di adduzione verso Padova e un effetto di cesura per il sistema idrografico che rappresenta un elemento di particolare sensibilità.</p> <p>a) L'intervento prevede già soluzioni utili all'alleggerimento dei nodi, altri interventi non risultano di competenza;</p> <p>b) Non di competenza;</p> <p>c) In sede di progettazione di maggior dettaglio sarà approfondito tale aspetto, considerando le necessità di relazione tra le aree nord e sud dell'idrovia, in relazione alle necessità di funzionalità del corridoio dell'idrovia;</p> <p>d) Accoglibile, in fase di progettazione di maggior dettaglio saranno approfondite le opere e gli interventi di mitigazione a livello puntuale</p>
74.	03/10/2011	DVA-2011-25639	Strada Comune - Lista civica	<p>Si evidenzia la contrarietà alla realizzazione dell'asse lungo l'idrovia rilevando come questa appaia incompatibile con la realizzazione del sistema idroviario in classe V.</p> <p>Si chiede pertanto la sospensione dell'iter e l'apertura di un tavolo di confronto con enti locali e territoriali.</p>	<p>Il progetto presentato considera la realizzazione dell'idrovia in classe V, risultando quindi compatibile viabilità e sistema idroviario. Per quanto riguarda la sospensione dell'iter si rileva come questo non sia di competenza</p>

UFFICIO DEL TERRITORIO
 SERVIZIO TECNICO DI VIA
 Impianto Ambientale - V.P.
 XVII Segreteria dello Commisario

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

MINISTERO DELL'INTERNO
 DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO
 Commissione Tecnica di
 Impatto Ambientale - VVA
 al Segretario della Commissione

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
75.	03/10/2011	DVA-2011-25643	Comune di Dolo	Vedere Osservazione n° 44 In relazione alla Variante Collegamento Casello Padova zona Industriale-Bovolenta si rileva come non sia stato considerato l'accordo sviluppato in funzione della realizzazione della nuova struttura di vendita che si posiziona in prossimità della SP 36 - che potrà avere impatti sul traffico dell'asse infrastrutturato. Si evidenzia inoltre come la realizzazione dell'opera dovrà legarsi alla rotonda da realizzarsi tra l'area dell'attività commerciale e via Trieste.	Vedere Osservazione n° 44 La fase di progettazione definitiva prevederà l'analisi di maggior dettaglio di queste come di analoghe problematiche e della scelta delle soluzioni più adeguata. Per quanto riguarda la realizzazione della rotonda su via Trieste si rileva come non sia intervento di competenza
76.	03/10/2011	DVA-2011-25664	COOP Adriatica	Si trasmette DCC n° 41 del 29/09/2011 dove si ricorda come si ritenga necessaria la soluzione del nodo della Castagnara, e si chiede per l'asse del Terraglione: a) Inserimento del nodo della Castagnara all'interno del GRA; b) Disponibilità nell'attivazione di tavoli di confronto per rendere attuabile il nodo della Castagnara; c) Realizzazione di una nuova rotonda a sud-ovest della zona artigianale di Saletto (via Voltabarozzo); d) Mantenimento dell'accesso della zona artigianale di via Saletto, preferibilmente con la sola svolta in uscita; e) Realizzazione di una pista ciclopedonale a nord del tracciato; f) Realizzare due sottopassi a servizio locale per mantenere la continuità tra area nord e sud del tracciato; g) Realizzazione di due viabilità di collegamento locale sul lato nord verso via Marcello; h) Realizzazione di una viabilità a sud del terraglione tra via Cà Zusto e via Torre Busiugo; i) Spostamento a nord della rotatoria su via Cà Zusto, e riorganizzazione del sistema locale; j) Prevedere un tracciato a sud della rotonda di via Cà Zusto più aderente al costruito o uno che frammenta meno il territorio agricolo; k) Spostamento ad ovest della rotonda di via Villabozza con eliminazione della controstrada a nord e riorganizzazione della viabilità locale; l) Realizzazione di un'unica viabilità verso nord in corrispondenza della rotonda centrale del Terraglione; m) Realizzazione di un sottopasso ciclopedonale della linea ferroviaria; n) Realizzazione di un sottopasso su via Cà Zusto o in alternativa uno che sottopassi il Terraglione ad ovest della rotonda su via Cà Zusto; o) Realizzazione di una rotatoria in centro a Vigodarzere; p) Sistemazione del sedime stradale della viabilità locale prossima	a) Si tratta di soluzione a carico di altro soggetto che non rientra all'interno del sistema del GRA; b) Vedi punto a); c) Non di competenza; d) Accoglibile; e) Accoglibile; f) In sede di progettazione di maggior dettaglio saranno approfonditi tali aspetti; g) Non di competenza; h) Non di competenza i) La soluzione appare maggiormente impattante per quanto riguarda l'uso suolo e la creazione di un nuovo elemento viabilistico; j) La soluzione proposta limita l'impatto all'interno del sistema insediativo rispettando le prescrizioni di legge per la caratteristiche fisico-geometriche dell'asse stradale; k) La soluzione potrà essere studiata in fase successiva, valutandone le ricadute; l) In sede di progettazione di maggior dettaglio sarà approfondita tale soluzione tenendo conto delle necessità di collegamento locali; m) Accoglibile, in sede di progettazione di maggior dettaglio sarà approfondita tale soluzione; n) Accoglibile, in sede di progettazione di maggior dettaglio sarà approfondita tale soluzione; o) Non di competenza; p) Non di competenza; q) Non di competenza; r) In sede di progettazione di maggior dettaglio saranno approfondite le opere di mitigazioni; s) Non di competenza;
77.	04/10/2011	DVA-2011-25667	Comune di Vigodarzere		

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) 101 di 113

[Handwritten signatures and initials are present in the right margin, including a large signature at the top right and several smaller ones below.]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre " . Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 COMMISSIONE Tecnica di Verifica
 Impatto Ambientale
 il Segretario del Comitato di Verifica

Controdeduzione e Note

Sintesi Osservazione

Mittente

Protocollo

N° Data

maggior dettaglio di queste come di analoghe problematiche della scelta delle soluzioni più adeguate, nonché la richiesta di ottimizzazione delle interconnessioni con la viabilità interterritoriale.

- l'intersezione della nuova viabilità di progetto e Via Balla;
- Prevedere una nuova rotatoria all'altezza dell'intersezione di Via Ronchi con Via Balla.
- Prevedere una nuova pista ciclo-pedonale che colleghi il polo scolastico e gli impianti sportivi di Via Balla con le attuali piste ciclo-pedonali realizzate in Via Balla e Via Ronchi;
- Risolvere l'interferenza tra via Genova e la complanare nord. L'eventuale viadotto dovrà essere calibrata in dettaglio. salvaguardando la percorribilità di via Genova nei due sensi
- Revisionare inoltre i collegamenti ciclopedonali in funzione delle nuove opere.
- In particolare si chiede e si osserva quanto segue:
- Prevedere la realizzazione di un collegamento ciclopedonale tra via Genova e via Molini che dovrà trovare continuità lungo la S.P. 12 e sul nodo di Ponterotto, inserendoli nel progetto.
- Progettare e attuare tutte le necessarie mitigazioni e compensazioni derivanti dalla revisione approfondita e dettagliata a scala locale dello studio di impatto ambientale.
- Si chiede inoltre che, oltre al previsto indennizzo di legge, alle indennità interessate dalle opere o dalle occupazioni provvisorie in fase di cantiere, venga previsto l'indennizzo del danno prodotto al sistema antropico e quello alla salute e qualità abitativa.
- Porre in opera idonee barriere antirumore lungo il tracciato interessato a protezione di abitazioni e centri abitati.

1.1.11.1.1.1.3.		1.1.4.		Tabella B : Osservazioni inoltrate dalla Regione Veneto sotto unico protocollo	
11/06/2009	DVA-2011-09861	Panificio dolce forno	L'osservazione è in massima parte equivalente alla osservazione n° 91, alla quale si rimanda.	Vedere osservazione n° 91 Per indennizzi ed espropri non vi è competenza da parte della Commissione.	
14/12/2009		Scuderia del Santo	Inoltre l'estensore sottolinea che la propria attività commerciale, iniziata da poco tempo e con forti investimenti, verrebbe totalmente impedita con grave danno. Si chiede un adeguato rimborso solo per l'attività non essendo il fabbricato in oggetto di proprietà dell'Osservatore.	La politica degli espropri non è di competenza della Commissione.	

" Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GIRAP) 103 di 113

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right side.

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre ", Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
e.	25/05/2009		Provincia di Venezia - Settore viabilità	<p>Si trasmettono Osservazioni e comunicazioni di vari Comuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Comune di MIRA: Innesto della strada a pedaggio sulla SS309 Romena. <ul style="list-style-type: none"> • Si chiede che l'intervento di Dogaleito venga inserito nel piano progetto complessivo dell'intervento e nel piano finanziario dell'opera. 2. Comune di DOLO: Raccordo con SP13 "Antico Alveo del Brenta" <ul style="list-style-type: none"> • Le soluzioni progettuali proposte non sono presenti nel tracciato base, si ribadiscono le osservazioni presentate con la DGP n. 2008-00303, con modifica dello svincolo e inserimento della pista ciclabile. 3. Comune di CAMPONOGARA: Innesto con la Zona Industriale. <ul style="list-style-type: none"> • Si chiede di prevedere la realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra la SP19 via Arzerini e Via Industria indispensabile per garantire l'accesso dalla strada provinciale al nuovo svincolo in sicurezza. 4. Comune di Stra - FIESSO D'ARTICO: Variante SP12 "Casello 9 - Piove di Sacco" a Paluello di Stra e Fiesso d'Artico (via Piove). <ul style="list-style-type: none"> • Si ribadisce la necessità di prevedere l'intervento complessivo, come proposto, fino alla futura rotatoria della città della Moda, compreso rampa lato Fiesso con affiancata pista ciclabile e l'adeguamento funzionale del ponte sul Naviglio Brenta, la realizzazione di una passerella ciclabile affiancata al ponte, il raccordo pedonale e ciclabile tra la via Dolo e via Barbariga. 5. Comune di FOSSÒ: Raccordo con la SP12 "Casello 9 - Piove di Sacco" <ul style="list-style-type: none"> • Si ribadisce la necessità, ravvisata anche dal Comune di Fossò, di prevedere la realizzazione dello svincolo nell'area adiacente alla zona produttiva di Fossò e alla futura zona produttiva in Comune di Vigonovo. 6. Comune di VIGONOVO: Scavalco dell'idrovia. Si valuta positivamente la soluzione progettuale proposta con sviluppo sul lato destro idrovia. 	<p>La fase di progettazione definitiva prevederà l'analisi di maggior dettaglio di queste come di analoghe problematiche e della scelta delle soluzioni più adeguata.</p>
f.	08/05/2009		Sig.ra Pasquin Carla	<p>L'osservazione fa riferimento all'interferenza tra il tracciato e la proprietà privata, proponendo lo spostamento a OVEST del</p>	<p>La fase di progettazione definitiva prevederà l'analisi di maggior dettaglio di queste come di analoghe problematiche e della scelta delle soluzioni più adeguata.</p>

MINISTERO
 TUTELA DEL TERRITORIO
 E DEL PAESAGGIO
 Commissione Tecnica
 Impatto Ambientale
 Osservazioni e Note

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 TUTELA DEL TERRITORIO E
 Commissione Tecnica di Verifica
 dell'Impatto Ambientale - VIA e VA
 il Segretario della Commissione

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
g.	19/05/2009		Sig.ra Squarcina Sabrina	<p>tracciato del GRA o almeno aumentando le distanze di rispetto. La proposta di spostamento a ovest è sostenuta anche dal comune di Rubano.</p> <p>L'osservazione del proprietario dell'immobile interferito dal tracciato di progetto chiede che l'indennizzo in tema di espropri non sia riferito unicamente al semplice valore commerciale, ma tenga conto anche del valore funzionale del bene, e che vengano definite idonee forme di garanzia per la tempestiva liquidazione degli indennizzi.</p>	<p>delle soluzioni più adeguata.</p> <p>La politica degli indennizzi e degli espropri non è di competenza della Commissione</p>
h.	13/05/2009		Sig.ra Ceccarello Francesca e altri	<p>In riferimento alle osservazioni fatte dal Comune di Vigodarzere si chiede che non sia considerato l'avvicinamento dell'asse di collegamento su via Ca Zusto all'abitato.</p>	<p>In generale l'area del Tavello è stata oggetto di una specifica determinazione della Commissione.</p>
i.	04/08/2009		Sig.r Fattoreto Giovanni	<p>Osservazioni su progetto preliminare del Corridoio di viabilità Autostradale Orte - Mestre E 55 Nuova Romea Innesto sul passante di Mestre.</p>	<p>L'Osservazione non è pertinente del progetto in esame.</p>
j.	04/06/2009		Sig.r Rubin Tarcisio e altri	<p>Si chiede in prima istanza di chiarire se l'opera rientri all'interno della Legge Obbiettivo, quindi si inoltrano alcune richieste relativamente alla variante G2:</p> <p>a) si evidenzia come appaia inconciliata prevedere una sezione di tipo C1 per la tratta di collegamento con lo svincolo Boston per un'opera di "Rilevante interesse pubblico";</p> <p>b) si rileva come, da notizie non formali, il tracciato preveda modifiche di tipologia (tipo B) con riduzione dei raggi di curvatura, in tal modo si verranno a mantenere le medesime criticità aggiungendo rischi per la circolazione interna all'asse;</p> <p>c) non si comprende la motivazione del raddoppio della sezione della tratta che all'oggi è già in fase di realizzazione;</p> <p>d) si evidenzia come il tracciato produca interferenze con un'area di tutela paesaggistico-ambientale;</p> <p>e) si rileva la prossimità dell'asse con l'abitazione più prossima su via Chioggia, con evidenti impatti e limitazioni alle potenzialità di sviluppo futuro;</p> <p>f) non si rileva la presenza di opere di mitigazione acustica, necessarie dato il contesto;</p> <p>g) si rileva come in relazione alla realizzazione del sottopasso su via Chioggia debba essere garantito l'accesso alle proprietà qui localizzate;</p> <p>si chiede di esplicitare le considerazioni che hanno portato alla realizzazione della tratta in variante piuttosto che il tracciato base, ritenendo la soluzione G2 maggiormente impattante;</p>	<p>Il problema ha una sua specifica risposta nel Parere VIA. Per quanto riguarda la tratta in oggetto di osservazione, variante G2, attualmente in fase di realizzazione, si rileva come:</p> <p>a) la sezione stradale è dimensionata in funzione delle previsioni di flussi che interesseranno l'asse;</p> <p>b) le caratteristiche fisico-geometriche della tratta rispondono alle esigenze e necessità locali in coerenza con i contenuti di legge relativi alla progettazione stradale, assicurando quindi un livello di sicurezza adeguato;</p> <p>c) le dimensioni fisico-geometriche dipendono dalla funzionalità che l'asse avrà;</p> <p>d) gli aspetti paesaggistico-ambientali sono stati valutati, in sede di possibile accoglimento della variante tali aspetti saranno approfonditi;</p> <p>e) Il fabbricato di via Chioggia sia considerato dalla strumentazione urbanistica come consolidato e non suscettibile di futuri ampliamenti, comunque, in fase di definizione puntuale delle opere di mitigazione si terrà conto della specifica collocazione delle opere in relazione ai ricettori e sensibilità del contesto;</p> <p>f) Vedi punto e)</p> <p>g) La progettazione di dettaglio delle opere si sviluppa assicurando l'accesso a tutte le proprietà interessate. La variante G2 nasce dall'esigenza di salvaguardare l'edificato di nuova realizzazione localizzato a sud del tracciato. L'analisi del contesto e del tracciato non evidenzia rispetto al tracciato base</p>

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) 105 di 113

[Handwritten signatures and initials]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
k.	04/06/2009		Sig.r Rubin Tarcisio e altri	Vedere Osservazione n° 90 L'Osservazione si basa sulla constatazione della sufficienza e funzionalità delle strade in Veneto, riaffermando la contrarietà a nuove opere e chiedendo lo sfruttamento ai fini trasportistici di infrastrutture quali l'Idrovia	situazioni più critiche di rilievo: Vedere Osservazione n° 90
l.	12/06/2009		Sig.r Masiero Orlando	Si evidenzia inoltre la presenza nel progetto del casello, unico a raccordare il sistema autostradale, posto a Fossò, rimarcando le problematiche del passaggio per Paluello (dal Ponte di Paluello-Sirà e via Piove da tempo sature). Si chiede quindi che il raccordo del casello da Fossò a Roncoduro debba by-passare completamente la strada provinciale 21 Fosso-Casello 9 di Fiesso D'Artico.	La fase di progettazione definitiva prevederà l'analisi di maggior dettaglio di queste come di analoghe problematiche e della scelta delle soluzioni più adeguata.
m.	15/07/2009		Geom. Pasquali Giovanni	L'osservazione rileva l'interferenza tra il tracciato di progetto e la proprietà privata, si chiede di prevedere il riconoscimento di congruo indennizzo da concordare anche tramite incontri.	La politica degli espropri non è di competenza della Commissione.
n.	15/02/2009		Prof. Roberto Bano e altri	Gli estensori della proposta esprimono la loro contrarietà alla realizzazione della strada dell'Idrovia nel tratto in Comune di Vigonovo in cui il tracciato passa sul lato Nord della stessa per poi riattraversarla e tornare sul lato Sud proprio in corrispondenza di Villa Sagredo e della sua zona vincolata.	Il tracciato della nuova strada è stato mantenuto sempre sul lato sud dell'Idrovia evitando qualsiasi attraversamento e riattraversamento della via d'acqua.
o.	10/06/2009		Comune di Saonara	Si invia la Deliberazione n. 24 (anno 2009) con i richiami alle delibere n° 20, n. 37 e 44 (anno 2008) e n. 16 e 17 (anno 2009) ribadendo le conclusioni in esse esposte ed esprimendo ancora la propria opposizione. Vengono allegati due studi di impatto: 1. Studio della qualità dell'aria nel Comune di Saonara 2. Studio delle comunità faunistiche presenti sul territorio. Vedere Osservazione n° 4	Vedere Osservazione n° 4
p.	21/09/2009		Comune di Vigorzero	I residenti di Vigodarzere, nelle zone prossime al fiume Brenta, hanno trasmesso, tramite il Comune la richiesta di alzare, in prossimità del ponte progettato per attraversare il fiume Brenta, per un tratto di 200 metri l'argine esistente portandolo all'altezza degli altri argini..	In generale l'area del Tavello è stata oggetto di una specifica determinazione della Commissione.
q.	31/08/2009		Comune di Fiesso d'Artico	Vedere Osservazione n° 36	Vedere Osservazione n° 36
r.	11/05/2009		Comune di Saccolongo	Si chiede siano trattate le intersezioni con la viabilità comunale e sovra-comunale assicurando la connettività locale tramite	La realizzazione dell'opera assicura la continuità della viabilità esistente attraverso opere di sottopasso.

MINISTERO
 DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
 E DEL PAESAGGIO
 Commissione Tecnica
 dell'Impianto Ambientale
 del
 Segretario della Commissione

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre ". Progetto Preliminare Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL
 Commissione Tecnica di Servizio
 dell'Impatto Ambientale
 Il Segretario Generale

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>realizzazione di sottopassi, viadotti e svincoli, in particolare relativamente a:</p> <p>a. via San Martino; Si chiede la previsione di un sottopasso evitando eventuali tratti parziali di nuova viabilità laterale.</p> <p>b. via Schiavo (SP 38), il GRAP non deve interrompere la via di collegamento tra Selvazzano Dentro e il Comune di Saccolongo senza prevedere un sottopasso.</p> <p>Via Pelosa, l'inserimento di uno svincolo di collegamento al G.R.A.P risulta inopportuno date le caratteristiche stesse della provinciale con conseguenze devastanti per la vivibilità.</p> <p>Il Comune presenta Delibera del C.C. n° 32 del 12.11.2008 con la quale si chiede:</p> <p>a) relativamente all'attraversamento del Naviglio e connessione con la SP12, si chiede l'aumento della sezione del Ponte e la realizzazione di una rotatoria in alternativa all'attuale incrocio, o in alternativa un nuovo attraversamento;</p> <p>b) nel caso in cui non sia risolto l'attraversamento del naviglio non sia realizzato lo svincolo al fine di non appesantire il traffico veicolare;</p> <p>c) siano valutate con maggior dettaglio le valutazioni relativamente all'aumento di traffico, ripercussioni idrauliche e impatto acustico;</p> <p>d) considerare con maggior dettaglio la relazione con l'edificato, in particolare l'edificio schedato con n° 142 dal PRG, la ZTO C1/31 e PER/12, e la viabilità locale;</p> <p>e) relativamente alla " Variante alla SP12 " si ravvede la non compatibilità con quanto previsto dalla strumentazione urbanistica vigente, inoltre tale soluzione comporterà un aumento del traffico anche all'interno della rete locale, diventando anche elemento di cesura all'interno del tessuto; si ribadisce inoltre la contrarietà al progetto evidenziando come questo non sia un'opera strategica inserita in Legge Obiettivo e come il progetto non sia stato presentato pubblicamente.</p>	<p>In relazione allo svincolo su Via Pelosa nel progetto definitivo verrà approfondito il tema dell'adeguamento e messa in sicurezza di Via Pelosa, con soluzioni concordate.</p> <p>a) È stata inserita in località Paluello la realizzazione di una nuova rotonda e asse di connessione con la nuova infrastruttura esternamente all'abitato, raccordandosi anche con una soluzione di attraversamento del naviglio, con opera a carico di altro ente;</p> <p>b) Vedi punto a);</p> <p>c) I temi sono stati sviluppati e valutati in modo esaustivo nel SIA;</p> <p>d) In fase di progetto definitivo sono previsti approfondimenti La soluzione presentata analizza e risolve anche attraverso mitigazioni le interferenze con l'abitato quanto con la viabilità, anche in relazione all'edificio storico-testimoniale</p> <p>e) La soluzione proposta è funzionale all'alleggerimento dei carichi all'interno della SP 12, allontanando i flussi di attraversamento dall'abitato di Paluello mettendo in sicurezza le intersezioni localizzate lungo la provinciale stessa. Il progetto rientra all'interno del quadro strategico di sviluppo legato alla soluzione del nodo di Mestre, soggetto a Legge Obiettivo, le presentazioni e partecipazioni pubbliche sono state sviluppate aprendo un ampio dibattito con i soggetti privati e amministrazioni locali.</p>
	28/05/2009		Comune di Stra (VE)	<p>Si trasmette documento allegato alla DCC n° 10/2009, dove si chiede:</p> <p>a) riduzione tariffaria per i residenti dei comuni interessati dall'opera della "camionabile", ricomprendendo anche Fiesso d'Artico;</p> <p>b) sia considerato come la realizzazione del casello in relazione alla Bretella (Nord) comporti un aumento del traffico all'interno di via Piave, incompatibilmente con questa;</p> <p>c) sia studiata una soluzione per sgravare il traffico lungo via Piave, al fine di mantenere questa a servizio locale.</p>	<p>a) (piano economico-finanziario)</p> <p>b) Sono state previste opere che si sviluppano lungo via Piave e le intersezioni qui presenti per assicurare livelli di servizio della rete adeguati;</p> <p>c) L'asse di via Piave è considerata già all'oggi di servizio per lo sviluppo di attività di carattere sovra locale, tuttavia le opere connesse all'asse sono volte ad assicurare la fluidità del traffico;</p> <p>d) Si tratta di interventi non di competenza;</p> <p>e) La realizzazione del nuovo asse viario comporterà una</p>
	21/05/2009		Comune di Fiesso d'Artico		

Sistema viario di collegamento e adduzione nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) 107 di 113

[Handwritten signatures and initials in the right margin]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e Marghera-Mestre " . Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
 Commissione Tecnica di Verifica
 dell'Impatto Ambientale
 Il Segretario della Commissione

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>Non è contemplata la progettazione della foce, con la ripartizione delle acque fra Canale Novissimo e Laguna di Venezia.</p> <p>2. Il sollevamento dei fanghi lagunari</p> <p>3. L'impossibilità di fruire della salvaguardia idraulica. Anche ammettendo di riversare in Laguna la quota prevista di 250 mc/sec, questa sarebbe inferiore alla portata necessaria per assicurare la salvaguardia idraulica (350-400 mc/sec).</p> <p>4. Inesistente l'inquinamento delle acque dello Scolmatore È priva di fondamento l'ipotesi che le acque dello Scolmatore possano essere inquinate, e quindi danneggiare la Laguna, come si evince dalla documentazione allegata al Progetto.</p> <p>5. Il ripascimento della Laguna L'apporto solido risolverebbe il problema del rinascimento della laguna</p> <p>Le richieste</p> <p>1. Progettazione della foce. Scavare un canale lagunare all'interno delle barene, di sezione e portata pari a quello dello Scolmatore, in continuità dello stesso all'interno della Laguna.</p> <p>2. L'idrovia In relazione all'idrovia, la foce dello Scolmatore sarà idonea anche all'idrovia di classe VVb.</p> <p>3. I lavori necessari Realizzata la foce si ritroverà con un'asta idroviaria che, per essere completata come Idrovia di classe VVb, necessiterà soltanto dei seguenti interventi: - lo scavo del Porto di Padova (su terreno già espropriato e destinato a questo scopo) - la manutenzione della Conca Romea - la manutenzione del Sostegno di Vigonovo - la realizzazione del nuovo sostegno in sinistra Brenta</p> <p>4. Il reperimento dei fondi Si segnala il "Programma di azione Europeo integrato per il trasporto sulle vie navigabili interne"</p> <p>5. Il contesto legislativo europeo L'idrovia Padova-Venezia è inserita nell'"Accordo europeo sulle grandi vie navigabili d'importanza internazionale"</p>	<p>dello sversamento in Laguna.</p> <p>Le affermazioni sull'impossibilità di inquinamento delle acque come quelle sull'utilità del trasporto solido dovranno essere verificate da ulteriori studi di dettaglio.</p> <p>Esulano dal contesto le indicazioni per la progettazione e realizzazione dell'eventuale porto di Padova nonché il problema dei reperimenti di fondi per questo necessari.</p>

Rece

[Handwritten signatures and initials]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

" Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera-Mestre ", Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. " Legge Obiettivo " ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
84.	14/09/2011		Ing. Mattia Pasquali	<p>all'interno della "Lista delle vie navigabili d'importanza internazionale". Tale Accordo è stato ratificato dall'Italia con Legge 27 Gennaio 2000 n. 16".</p> <p>6. Contesto di sviluppo regionale e nazionale Il completamento dell'idrovia Padova-Venezia si trova ad essere il completamento della rete fluviomarittima che la Regione del Veneto ha già realizzato e si appresta ad ultimare.</p> <p>7. L'indirizzo regionale La Giunta Regionale del Veneto ha recentemente deliberato di estendere al trasporto per idrovia le tariffe agevolate previste per la movimentazione delle merci via ferrovia nel Veneto, quindi di incoraggiare concretamente il trasporto idroviario.</p>	<p>La definizione degli aspetti legati alla fase degli espropri e metodi e modalità di indennizzo sarà definita in fase successiva</p>
Z.	26/09/2011	DVA-2011-25745	Dott. Flavio Noè	<p>Si chiede lo stralcio o la variazione del tracciato nord in corrispondenza dell'area del Tavello, considerando come non sia ammissibile un'azione che distrugga o deteriori l'area SIC, configurandosi come violazione dell'art. 733 bis del CP</p>	<p>Il progetto per quanto riguarda le interferenze con l'area SIC del Tavello è stata sottoposta ad apposita procedura di Valutazione d'Incidenza Ambientale che definisce la compatibilità o meno del progetto e le eventuali azioni di mitigazione e compensazione, in riferimento alla vigente normativa in materia ambientale.</p> <p>In generale l'area del Tavello è stata oggetto di una specifica determinazione della Commissione.</p>

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DELLA P.A. DELLA TERZA
 Commissione Tecnica di Valutazione
 d'Incidenza Ambientale - V.I.A.
 ANV al (attestato) della Commissione

Presidente Ing. Guido Monteforte Specchi

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

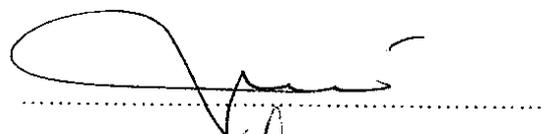
Ing. Silvio Bosetti

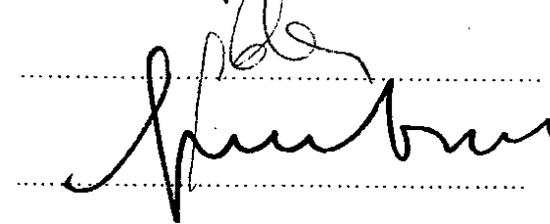
Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

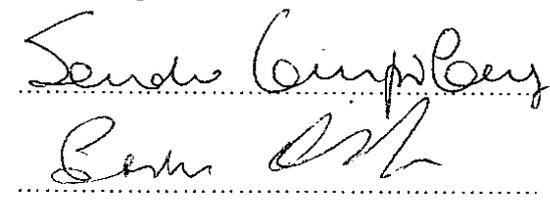
Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

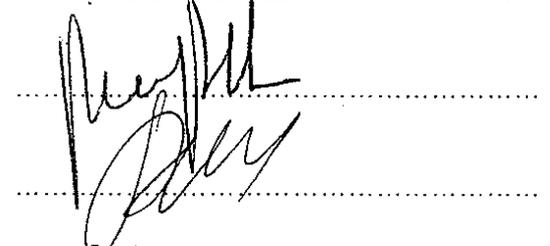








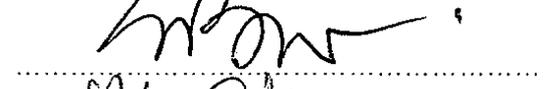
ASSENTE

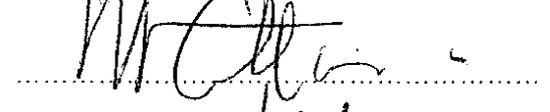


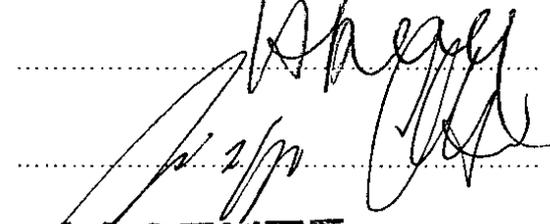
ASSENTE

ASSENTE

Sospeso dall'incarico su sua richiesta nel periodo
1/10-31/12/2011





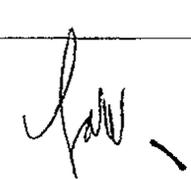


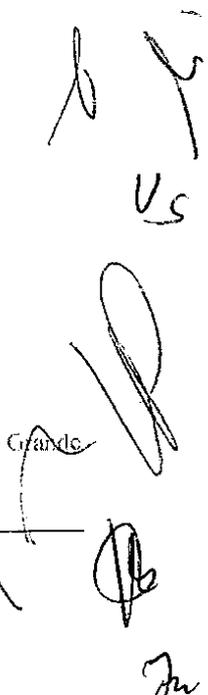
ASSENTE











Arch. Eleni Papaleludi Melis

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

[Handwritten signature]

Dott. Vincenzo Sacco

[Handwritten signature]

Avv. Xavier Santiapichi

[Handwritten signature]

Dott. Paolo Saraceno

[Handwritten signature]

Dott. Franco Secchieroni

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Ing. Roberto Viviani

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 57 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 22/12/11

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica
è conforme all'originale
Il Segretario della Commissione