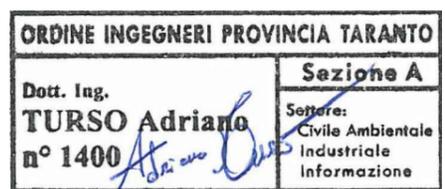




# REGIONE DEL VENETO

## SUPERSTRADA A PEDAGGIO PEDEMONTANA VENETA

CONCESSIONARIO		CONTRAENTE GENERALE						
 <b>SPV SpA</b> Via Inverio, 24/A 10146 Torino IL DIRETTORE TECNICO: Geom. Giovanni Salvatore D'Agostino		Società di progetto ai sensi dell'art. 156 D.LGS 163/06 subentrato all'ATI Consorzio Stabile fra le Imprese:      						
<b>PROGETTISTA</b>		<b>GEOLOGO</b>						
 ORDINE INGEGNERI PROVINCIA TARANTO Dott. Ing. <b>TURSO Adriano</b> n° 1400 Sezione A Settore: Civile Ambientale Industriale Informazione		 ORDINE DEI GEOLOGI DEL PIEMONTE ALESSIO Carlo - N° 255 -						
<b>COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI ESECUZIONE</b>		<b>DIRETTORE DEI LAVORI</b>						
 ORDINE INGEGNERI PROV. BOLOGNA INGEGNERE <b>MASSIMILIANO BUZZI</b> LAUREA SPECIALISTICA Sezione A N° 5472/A		 ORDINE INGEGNERI PROV. GENOVA INGEGNERE <b>ELENA MARIA REPETTO</b> LAUREA SPECIALISTICA Sezione A N° 9700/A						
N. Progr. _____	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>		LOTTO 1 - TRATTA "D"					
Cartella N. _____	VARIAZIONE PROGETTUALE							
<b>TITOLO ELABORATO:</b>								
<b>PARTE GENERALE - INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO (Generale)</b> Relazione in ordine alla trasformazione della viabilità provvisoria di cantiere "Finestra di accesso alla galleria Malo" in viabilità definitiva								
<b>PV V GE GE GE 1 D 000 - 001 0 001 R A 1</b>			SCALA: -					
REV.	CL	DESCRIZIONE	REDATTO	DATA	VERIFICATO	DATA	APPROVATO	DATA
0	PV	PRIMA EMISSIONE	SIS	25/08/2021	SIPAL	26/08/2021	SIS	27/08/2021
1	PV	AGGIORNAMENTO	SIS	30/03/2022	SIPAL	31/03/2022	SIS	01/04/2022
<b>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:</b>				<b>VALIDAZIONE:</b>				
Dott. Ing. Elisabetta Pellegrini				PROTOCOLLO : _____ DEL: _____				

Il presente elaborato è valido per costruire solo se firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005



## INDICE

<b>1.</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....</b>	<b>5</b>
2.1	ITER DELL'OPERA .....	5
2.1.1	La prima variazione progettuale.....	5
2.1.2	La seconda variazione progettuale.....	5
2.1.3	La presente Variante non sostanziale.....	6
2.2	IL PERCHÉ' DELLA VARIANTE.....	6
2.3	L'OGGETTO DELLA VERIFICA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE.....	10
2.4	ANALISI DEL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE.....	10
2.5	ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE.....	12
2.5.1	Il PAT del Comune di Malo.....	12
2.5.2	PI del Comune di Malo.....	13
2.5.3	Il PAT del Comune di Isola Vicentina.....	13
2.5.4	Il PI del Comune di Isola Vicentina.....	14
<b>3.</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE .....</b>	<b>15</b>
3.1	LA VIABILITA' DELLA VALLUGANA.....	15
3.1.1	Caratteristiche generali .....	15
3.1.1.1	Lunghezza intervento .....	15
3.1.1.2	Interconnessioni.....	15
3.1.1.3	Sezione Tipo .....	16
3.2	LE OPERE A VERDE .....	16
3.2.1	Abaco sestì d'impianto.....	18
3.3	REPORT FOTOGRAFICO.....	19
3.4	LA VIABILITA' NEI COMUNI DI MALO ED ISOLA VICENTINA.....	22
3.4.1	Report fotografico – Comune di Isola Vicentina .....	22
3.4.2	Report fotografico – Comune di Malo .....	24
<b>4.</b>	<b>IL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE .....</b>	<b>27</b>
4.1	IL CONTESTO AMBIENTALE.....	27
4.2	METODOLOGIA .....	28
4.3	RUMORE .....	28
4.3.1	Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Malo .....	28
4.3.2	Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Isola Vicentina .....	30
4.4	QUALITÀ DELL'ARIA.....	31
4.4.1.1	Risultati del monitoraggio della qualità dell'aria AT14 - Malo .....	31
4.4.1.2	Risultati del monitoraggio della qualità dell'aria AT17 - Vallugana.....	32
4.4.2	Conclusioni .....	33
4.5	INCIDENTALITÀ DA TRAFFICO .....	34
4.6	SALUTE PUBBLICA .....	35
4.6.1	Il contesto di riferimento .....	35
4.6.2	Inquinamento atmosferico da traffico veicolare .....	36
4.6.3	Analisi dei possibili impatti.....	37
4.7	FLORA E FAUNA.....	37
4.7.1	Vegetazione e flora.....	37
4.7.2	Fauna.....	38
4.7.3	Analisi dei possibili impatti.....	41
4.8	MATRICI DEGLI IMPATTI.....	42
4.8.1	La matrice qualitativa .....	42
4.8.2	La matrice quantitativa.....	44
<b>5.</b>	<b>CONCLUSIONI .....</b>	<b>46</b>
<b>6.</b>	<b>ALLEGATI .....</b>	<b>47</b>
6.1	PARERE DEL MATTM DEL 13/02/2006 .....	47
6.2	PARERE CIPE N.96/2006.....	48
6.3	ORDINANZA COMMISSARIALE N. 123 DEL 23 DICEMBRE 2013 .....	49
6.4	PARERE N. 2840 DEL 12 OTTOBRE 2018 DELLA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VARIAZIONE PROGETTUALE.....	50
6.5	COMUNICAZIONI COMUNE DI MALO ED ISOLA VICENTINA E REGIONE DEL VENETO .....	58



## 1. PREMESSA

La presente relazione di compatibilità ambientale nasce in risposta a specifiche richieste del territorio ed in particolare a quelle dei Comuni di Malo ed Isola Vicentina, che chiedono il mantenimento della Variante di Vallugana come viabilità di scorrimento, in contrasto con quanto previsto dal MATTM che con suo parere del 13/05/2006 ne prevedeva la trasformazione in pista ciclopedonale, una volta finita la fase di cantiere della SPV. Tale richiesta deriva dalla volontà da parte delle Amministrazioni di spostare il traffico, che attualmente attraversa il centro urbano di Isola Vicentina e la frazione di S.Tomio, su quest'arteria migliorando pertanto la qualità di vita e sicurezza dei suddetti abitati.

La Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente infatti nella sua relazione istruttoria per l'espressione del parere di compatibilità ambientale ha approvato la soluzione della variante n. 5 con parere del 13/02/2006.

A pagina 11 del suddetto parere emesso ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n. 190 del 20 Agosto 2002, la Commissione VIA ha inserito una tabella che al punto 5, evidenzia quanto segue:

*“La Variante alla strada della Vallugana dovrà essere realizzata solo nel caso di scavo con metodi tradizionali con utilizzo di un fronte intermedio di attacco per contenere i tempi esecutivi per consentire il trasporto a discarica dello smarino senza attraversare i nuclei abitati e i centri di S. Tomio e Isola Vicentina”.*

Ed a tal proposito prevede inoltre:

*“...Al termine dei lavori la nuova viabilità dovrà essere trasformata in pista ciclopedonale”.*

Il CIPE con delibera n. 96/2008 ha approvato il progetto preliminare ed il relativo SIA senza dar seguito alla su citata prescrizione della Commissione Speciale VIA del 2006, riferita alla Variante n. 5.

In fase di realizzazione della Galleria di Malo e più precisamente il 19 Aprile 2016, durante le operazioni di scavo, in corrispondenza dell'intersezione tra le canne dell'asse principale e la discenderia di accesso laterale alla Galleria, è avvenuto un incidente mortale a seguito del quale è stato notificato il sequestro del cantiere con conseguente blocco dei lavori nel tratto interessato dalle indagini.

Al fine di garantire il rispetto dei tempi di consegna previsti dall'opera è stata proposta nel 2018 una Variante non sostanziale alla cantierizzazione relativa alla modifica delle fasi di scavo della galleria naturale di Malo, attraverso la predisposizione di una relazione di compatibilità ambientale, proponendo così di eseguire lo scavo della galleria Malo non solo

dal fronte di accesso posto dal lato Vicenza, ma anche dai fronti aggiuntivi realizzabili in corrispondenza della intersezione con la finestra della Vallugana.

L'oggetto della verifica di compatibilità ambientale era pertanto la variante alla cantierizzazione approvata.

Tale variante non prevedeva la realizzazione di nuove opere, ma utilizzava l'area di cantiere posta all'imbocco della discenderia e la viabilità di cantiere già esistenti, di conseguenza comportava solo un aumento del traffico dei mezzi di cantiere.

Con parere n. 2840 del 12 Ottobre 2018 la Commissione Tecnica per la Verifica d'Impatto Ambientale – VIA e VAS ha espresso parere favorevole alla variante subordinandola a delle prescrizioni, tra queste in particolare si riporta la seguente:

*“Si conferma la prescrizione espressa nello SIA ove si richiede di trasformare la viabilità provvisoria di cantiere, una volta completati i lavori della galleria, in un percorso di mobilità pedonale e ciclabile, da integrare con la rete di mobilità esistente, privilegiando il suo inserimento nel paesaggio e nella Rete ecologica regionale, prevedendo l'utilizzo di specie vegetali autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di conservare la diversità biologica e di consentire la produzione di materiale vivaistico, la cui provenienza sia certificata...”.*

Con nota n. 24272/2018 del 14/11/2018, a firma congiunta dei Sindaci di Malo ed Isola Vicentina è stato chiesto alla Regione del Veneto di:

*“farsi partecipe della domanda di variante per ottenere il mantenimento della viabilità provvisoria di cantiere che si auspica vivamente possa diventare di uso pubblico già da subito a servizio dei cittadini in particolare della frazione di San Tomio di Malo e del Comune di Isola Vicentina”.*

Tale richiesta deriva dalla consapevolezza delle amministrazioni comunali del fatto che la viabilità di cantiere permette di spostare i flussi di traffico al di fuori dei nuclei abitati, evitando pertanto l'attraversamento degli stessi, che vedrebbero pertanto un miglioramento in termini di traffico, sicurezza stradale (incidentalità), emissioni in atmosfera ed in sintesi in termini di salute pubblica dei residenti degli abitati.

La Regione Veneto con nota prot. n. 480903 del 26/11/2018 e con nota prot. n. 0174617 del 16/04/2021, chiedeva di predisporre una variante al progetto, da classificarsi “non sostanziale” ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs. 163 del 2006, che permetta il mantenimento della strada già realizzata.

**L'oggetto del presente documento non è, quindi, riferito ad un nuovo elemento progettuale, bensì è in risposta alle richieste degli Enti locali, Comune di Malo e Comune di Isola Vicentina, che chiedono la non trasformazione dell'attuale viabilità a greenway ed il mantenimento della stessa come viabilità locale.**

## 2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

### 2.1 ITER DELL'OPERA

Il progetto della Pedemontana Veneta è una storia di idee che nasce negli anni 70 del secolo scorso, ed acquisisce maggior concretezza nel febbraio del 1990 quando il Consiglio Regionale del Veneto approva il Piano Regionale dei Trasporti all'interno del quale è previsto l'itinerario Pedemontano Veneto.

La Legge 23 dicembre 2000, n. 388 (Legge Finanziaria 2001) all'art. 145, comma 75, ha disposto che la Pedemontana Veneta "può essere realizzata anche come superstrada".

In ottemperanza a tale Legge 388/2000, in data 30 marzo 2001 si è conclusa a Castelfranco Veneto (TV) la prevista Conferenza dei Servizi indetta dal Ministero dei Lavori Pubblici, con la decisione di realizzare l'opera in forma di superstrada a pedaggio.

Nel 2001 con la Legge n. 43 denominata "Legge Obiettivo" la Superstrada Pedemontana Veneta viene inserita nell'elenco delle opere strategiche di interesse nazionale, ed il 23 ottobre 2003 viene sottoscritta l'Intesa Generale sulle Infrastrutture tra Governo e Regione del Veneto.

La Giunta Regionale con delibera n.3858 del 3 dicembre 2004 ha riconosciuto il pubblico interesse dell'opera e quindi ha richiesto l'attivazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale; nel 2005 la società Pedemontana Veneta S.p.A. che ha redatto il Progetto Preliminare ha avviato la procedura di valutazione di impatto ambientale. Lo Studio di Impatto Ambientale è stato depositato nel 2005 e oggetto di parere favorevole con prescrizioni raccomandazioni da parte della Regione del Veneto, del Ministero dell'Ambiente che ha fatto proprio il parere della Commissione Tecnica VIA nel febbraio del 2006, del Ministero dei Beni Culturali e del Ministero dei Trasporti e poi con Delibera n.96 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare con una serie di prescrizioni e raccomandazioni.

L'opera, recepite le prescrizioni del CIPE, è stata messa a base di gara successivamente aggiudicata a SIS S.c.p.a., l'attuale concessionario.

Come nota 21/09/2010 il Commissario Delegato per l'Emergenza Determinatasi nel Settore del Traffico e della Mobilità nel Territorio delle Province di Treviso e Vicenza, ha trasmesso copia del Decreto n.10 del 20/09/2010 di approvazione con prescrizioni del Progetto Definitivo dell'opera ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 2, comma 2, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802 del 15/08/2009.

#### 2.1.1 La prima variazione progettuale

Con Decreto Commissariale n. 28 del 20 Gennaio 2016, è stato approvato l'aggiornamento del Progetto Esecutivo in variante tra il km 0+664,50 e il km 2+792,32 della Tratta 1D. La motivazione per cui si è reso necessario aggiornare il progetto esecutivo già approvato tra le progressive km 0+664,50 e la km 2+792,32 deriva dalla volontà dei Comuni interessati dell'attraversamento dell'asse stradale in progetto, Malo ed Isola Vicentina, di ottenere un ulteriore cambio di tracciato della viabilità in oggetto.

La principale differenza tra la variazione progettuale ed il P.E. approvato nel dicembre 2013 consiste in una variazione planimetrica (e di conseguenza altimetrica, se pur lieve) del tracciato tra le progressive km 0+664,50 e km 2+792,32.

Nel Progetto Esecutivo revisionato, sono state inserite anche tutte le modifiche progettuali, già sottoposte da parte del Contraente Generale al RUP per l'approvazione, per ottemperare alle prescrizioni progettuali imposte con il Decreto di approvazione n. 124 del 23 Dicembre 2013, tra cui quella riguardante l'innesto con la SP.46 che era previsto con una semplice intersezione a T a raso.

#### 2.1.2 La seconda variazione progettuale

La prima variazione progettuale prevede ancora una intersezione a T tra la viabilità di cui si tratta e la SP46, soluzione però ancora incerta viste le indecisioni da parte delle due Amministrazioni comunali in merito a quale fosse la configurazione più ottimale per entrambi i territori.

Nel Decreto (n.28/2016) di approvazione, il Commissario Straordinario precisava al punto 2 che: *"il minor importo pari a € 239.200,89 (comprensivo degli oneri della sicurezza), rispetto a quanto approvato con proprio precedente decreto n. 124/2013 venga prioritariamente utilizzato, nel caso in cui venga concordata una soluzione progettuale con gli Enti interessati, per la realizzazione di una soluzione a rotatoria dell'intersezione con la SP46"*.

Raggiunto l'accordo tra gli Enti territoriali in merito alla più opportuna soluzione a rotatoria per l'intersezione citata, il Commissario Delegato, con nota prot. n. 601 del 23 Febbraio 2016, ha disposto di procedere alla relativa progettazione esecutiva, e con Decreto Commissariale n. 2579 del 08 Luglio 2016, è stato approvato l'aggiornamento del Progetto Esecutivo.

### 2.1.3 La presente Variante non sostanziale

Con nota prot. n. 24272 del 14/11/2018 a firma congiunta dei Sindaci del Comune di Malo e del Comune di Isola Vicentina è stato richiesto alla Regione del Veneto di “*farsi partecipe della domanda di variante per ottenere il mantenimento della viabilità provvisoria di cantiere che si auspica vivamente possa diventare di uso pubblico già da subito a servizio dei cittadini in particolare della frazione di San Tomio di Malo e del Comune di Isola Vicentina*”.

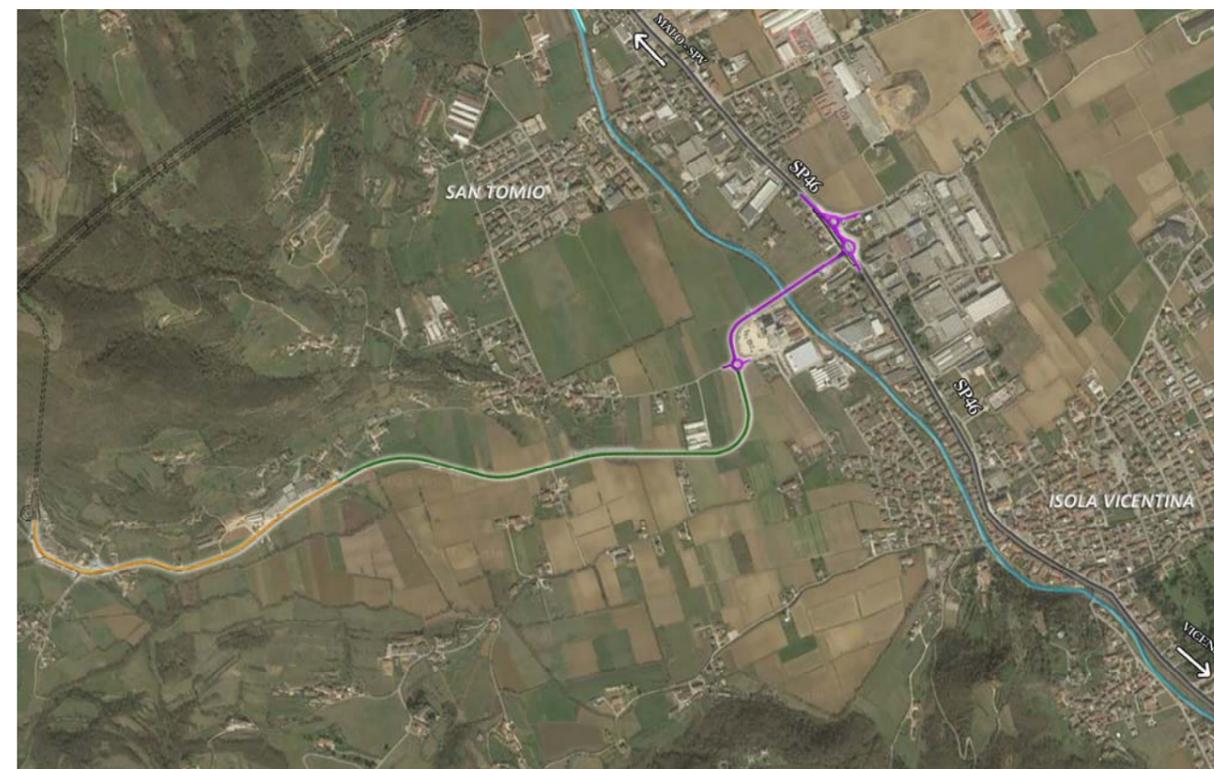
La Regione Veneto con nota prot. n. 480903 del 26/11/2018 e con nota prot. n. 0174617 del 16/04/2021, ha chiesto di predisporre una variante al progetto, da classificarsi “non sostanziale” ai sensi dell’art. 169 del D.Lgs. 163 del 2006, che permetta il mantenimento della strada già realizzata.

### 2.2 IL PERCHÉ’ DELLA VARIANTE

La variante oggetto della presente relazione di compatibilità ambientale deriva dalla richiesta delle Amministrazioni locali, di non trasformare la viabilità afferente alla discenderia di Malo in greenway così come previsto dal parere della Commissione Speciale VIA, bensì di mantenerla come viabilità stradale locale.

L’immagine che segue evidenzia il tratto della viabilità in questione diviso in tre colori differenti:

- In arancione il tratto esistente ammodernato;
- in verde il tratto stradale realizzato in nuova sede;
- in viola il tratto stradale funzionale alle due aree produttive limitrofe realizzato in nuova sede.



Tale necessità deriva dal fatto che, come evidenziato nell’immagine riportata in seguito, senza la nuova viabilità gli abitati sparsi ad ovest ubicati lungo via Vallugana e via Covolo e l’area produttiva artigianale “Forno d’Oro”, presente lungo via Vallugana (civico 60), al fine di raggiungere la SP46 (verso le direzioni nord e sud) sono vincolati ad attraversare l’abitato di San Tomio, percorrendo prima via Vallugana in direzione est, per poi immettersi in direzione

nord su via Gueri da Santomio, puntare verso est per attraversare Piazza Bassetto e percorrere via Ponte, fino a aggiungere la SP46, accessibile attraverso un incrocio semaforico a “T”.



In arancione gli abitati. In magenta l'area produttiva – artigianale “Forno d’Oro”.  
In nero il tracciato percorso per collegarsi alla SP46.



Abitato di San Tomio – via Gueri da Santomio



Abitato di San Tomio – Piazza Bassetto



Abitato di San Tomio – via Ponte



Intersezione con la SP 46

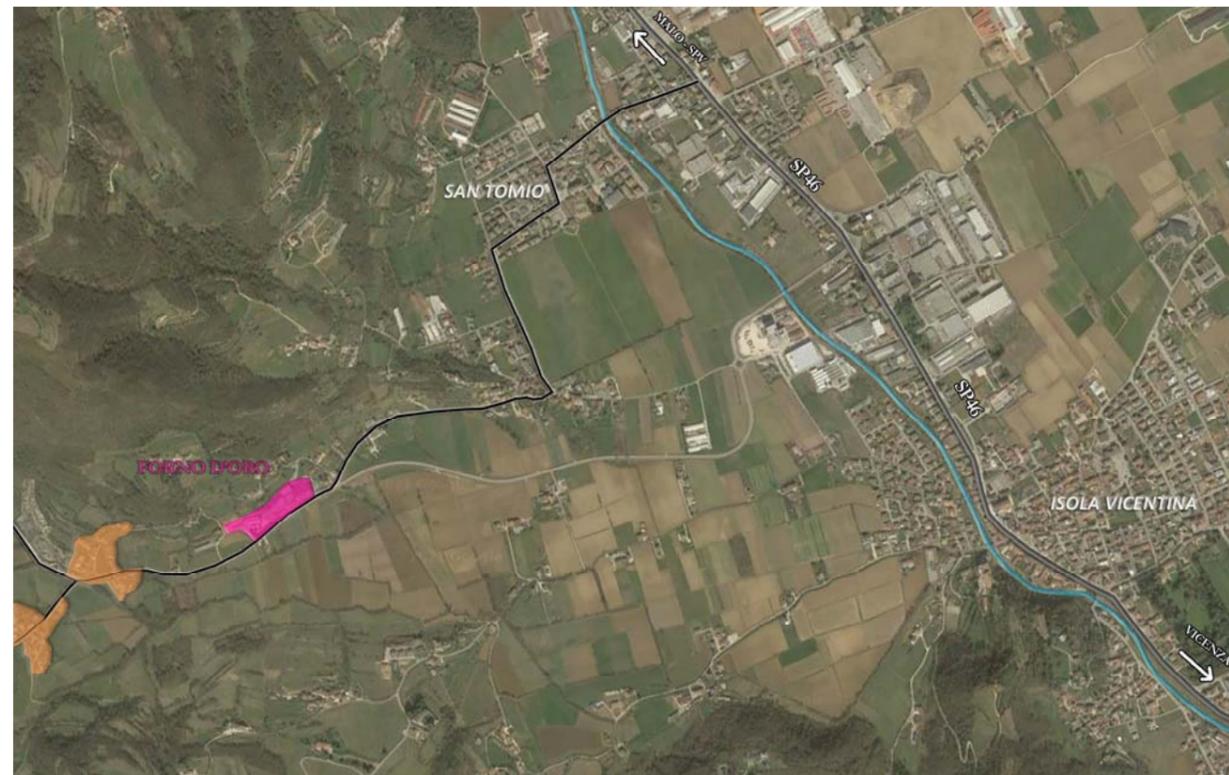
Come rilevabile dall'immagine che segue mantenendo l'attuale viabilità il traffico di attraversamento non andrebbe più ad incidere sull'abitato di San Tomio evitando quindi di gravare su di esso in termini di emissioni (rumore ed atmosfera), incidentalità e salute pubblica e permettendo una facile e più sicura immissione alla SP46 attraverso un sistema di interconnessione di rotatorie.



Forno d'Oro



Abitato di San Tomio – via Vallugana



In arancione gli abitati. In magenta l'area produttiva – artigianale "Forno d'Oro".  
In nero il tracciato percorso per collegarsi alla SP46.



Viabilità lotto 1D



Attività Fanin



Intersezione con la SP 46



Intersezione con la SP 46

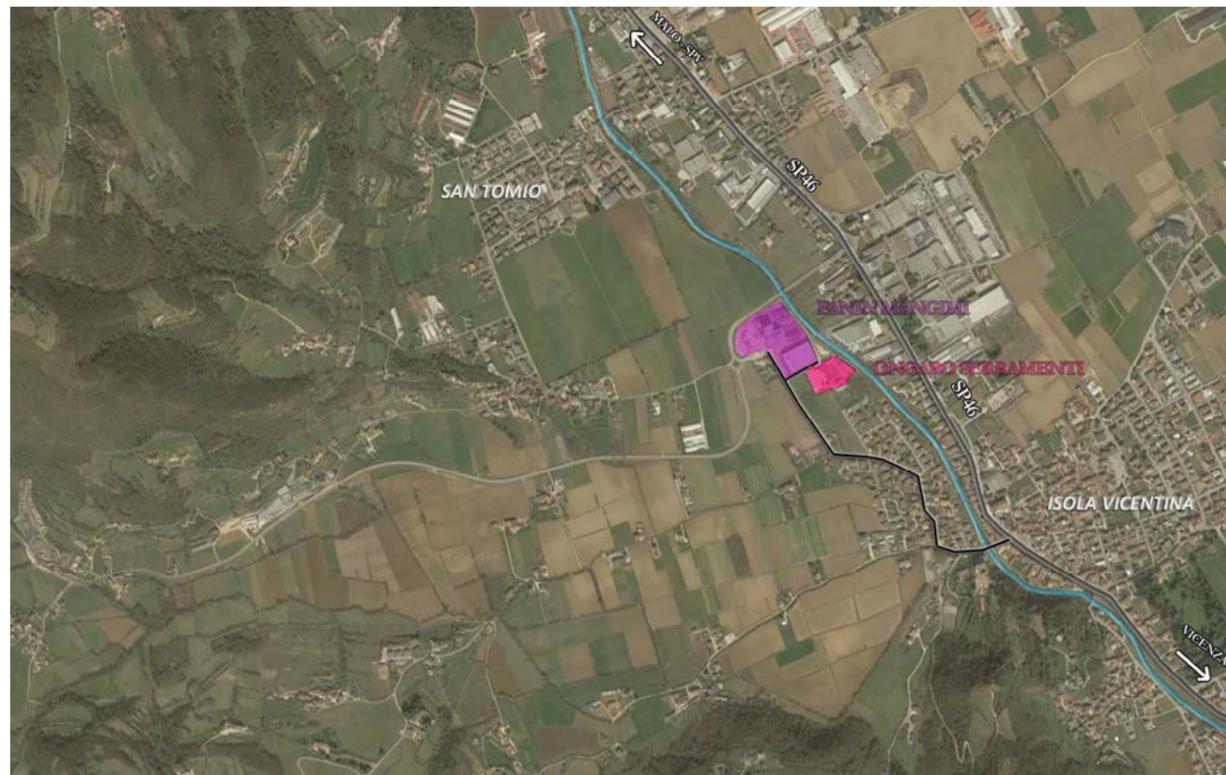


Forno d'oro



Viabilità lotto 1D

Inoltre, come evidenziato nell'immagine che segue, le attività Fanin - Chi semina raccoglie e Ongaro Serramenti senza tale viabilità, sono costrette a percorrere con i propri mezzi via Proe in direzione sud e poi via Giarre, attraversando tutto l'abitato di Isola Vicentina (correndo sotto Santuario di Santa Maria del Cengio - chiesa, nota dalla fine del XII secolo, a cui è stato annesso in seguito un convento nella seconda metà del Quattrocento per volontà di Benedetto Zeno) e collegandosi alla SP46 per mezzo di un incrocio a "T" che si trova direttamente nella piazza di Isola Vicentina, in corrispondenza del Municipio.



In violetto l'attività Fanin - Mangimi. In magenta Ongaro Serramenti.  
In nero il tracciato percorsi per collegarsi alla SP46.



Santuario di Santa Maria del Cengio



Incrocio a "T" sulla SP46



La piazza di Isola Vicentina con il Municipio



Isola Vicentina direzione nord



Via Proe



Via Giarre

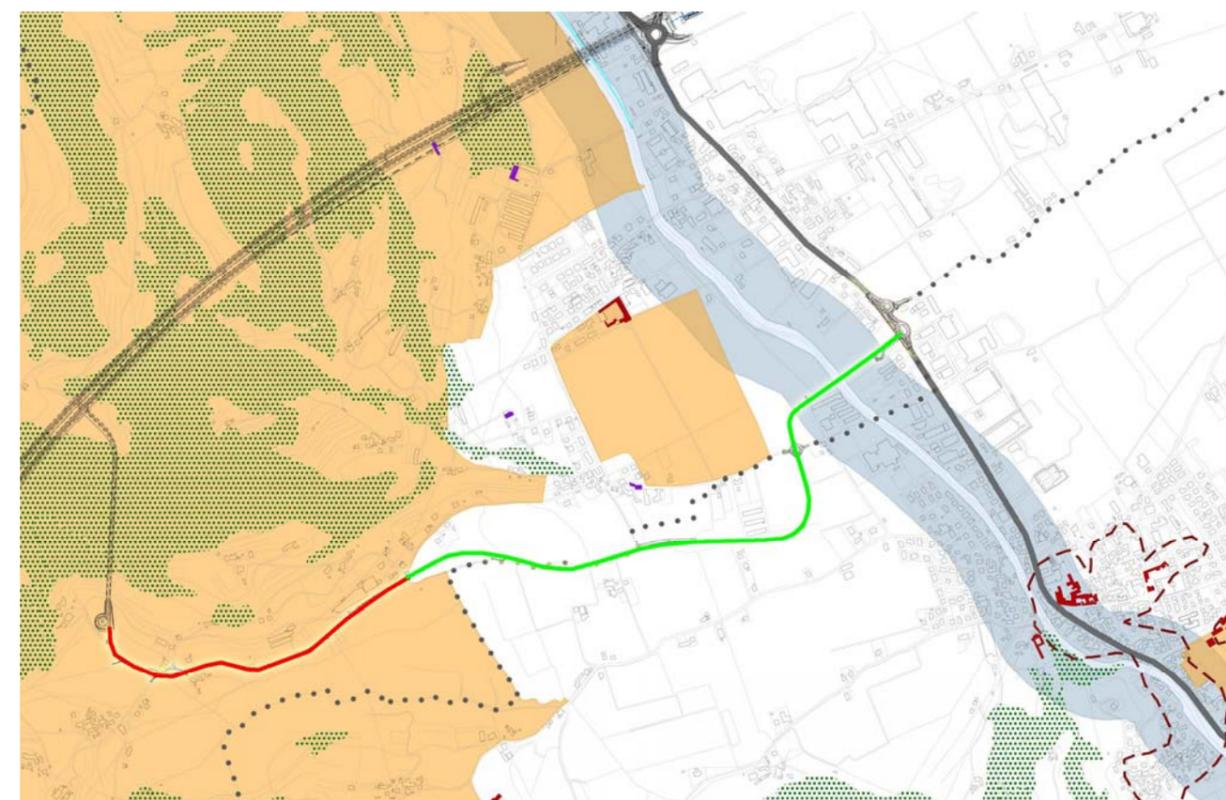
Mantenendo l'attuale viabilità afferente alla SPV, e pertanto non prevedendone la riconversione a greenway come invece previsto dalla CTVIA, le suddette aree produttive possono accedere direttamente alla SP46 riducendo in maniera sostanziale i tempi di percorrenza, senza attraversare l'abitato di Isola Vicentina, evitando quindi di gravare su di esso in termini di emissioni (rumore ed atmosfera), incidentalità e salute pubblica e permettendo una facile e più sicura immissione alla SP46 attraverso un sistema di interconnessione di rotatorie.

### 2.3 L'OGGETTO DELLA VERIFICA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE

La presente Verifica di Compatibilità Ambientale ha per oggetto la richiesta degli Enti locali di non trasformare l'attuale viabilità del lotto 1D, ad oggi ad uso promiscuo, in greenway così come previsto dal parere della Commissione VIA, bensì di mantenerla al fine di permettere di sgravare l'abitato di San Tomio e di Isola Vicentina dal traffico di attraversamento, evitando quindi di gravare su di essi in termini di emissioni (rumore ed atmosfera), incidentalità e salute pubblica e permettendo così una facile e più sicura immissione alla SP46.

### 2.4 ANALISI DEL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

Nel presente paragrafo è stato analizzato il sistema dei vincoli ambientali che insistono sul territorio in esame. In riferimento alla viabilità afferente al Lotto 1D, come mostra l'immagine in seguito riportata, si ricorda che il primo tratto (in rosso) è stato un ammodernamento di una viabilità preesistente, mentre il resto del suo corso (verde) è stato realizzato in nuova sede.



#### VINCOLI PAESAGGISTICI D.LGS. 42 / 2004

-  Vincolo sui beni culturali (Artt. 10 e 12)
-  Aree di notevole interesse pubblico (Art. 136)
-  Fascia di rispetto dei Corsid'acqua (Art.142 lett.c)
-  Zone Boscate (art.142 lett. g)

#### PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (P.T.R.C.)

-  Ville Venete (Atlante Ville Venete)
-  Centri Storici (LR 80/80)

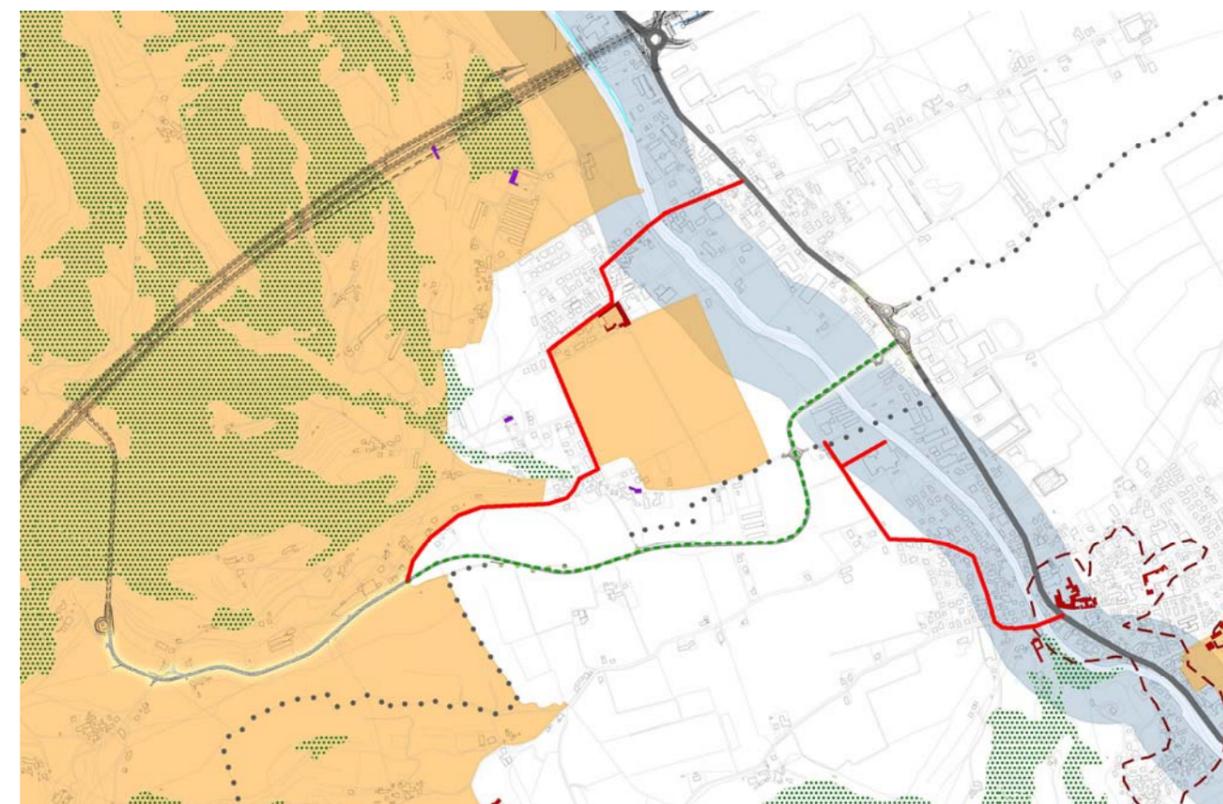
Si osserva come il tratto sul quale è stato effettuato l'ammodernamento della viabilità esistente ricade in un'Area di notevole interesse pubblico vincolata ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art. 136 "Località collinare Vallugana – S. Tomio" (decreto dell'8 settembre del 2000). Per il resto del suo corso il tracciato interessa aree prive di Vincoli Paesaggistico – Ambientali al netto del tratto finale di interconnessione alla SP46 che interessa la fascia di rispetto del Torrente Orolo (art.142 lett.c).

Al fine di verificare l'incidenza data sul sistema dei vincoli è stata messa a confronto questa viabilità con i percorsi utilizzati (in rosso nell'immagine seguente) prima della realizzazione della suddetta viabilità e qualora questa fosse riconvertita in greenway.

Si osserva come l'itinerario più a nord che attraversa l'abitato di San Tomio corre lungo il perimetro di un' Area di notevole interesse pubblico, Vincolata ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 lambendo un bene vincolato ai sensi del suddetto Decreto Legislativo, ai sensi dell'art. 10, che corrisponde alla Villa Branzo Loschi, Ghellini, Checcozi, Vecchia, Reghellini, Carli, Dalle Rive.

In riferimento all'itinerario che attraversa l'abitato di Isola Vicentina, si osserva come sotto il Santuario di Santa Maria del Cengio - chiesa, nota dalla fine del XII secolo, a cui è stato annesso in seguito un convento nella seconda metà del Quattrocento per volontà di Benedetto Zeno, interconnettendosi alla SP46 nel centro storico del Comune di Isola Vicentina, vincolato ai sensi della L.R. 80/80.

Si precisa che tutti e tre gli itinerari interessano, nella parte finale del loro corso, la fascia di rispetto afferente al Torrente Orolo (art. 142 lettera c del D.Lgs. 42/2004).



## VINCOLI PAESAGGISTICI D.LGS. 42 / 2004

-  Vincolo sui beni culturali (Artt. 10 e 12)
-  Aree di notevole interesse pubblico (Art. 136)
-  Fascia di rispetto dei Corsid'acqua (Art.142 lett.c)
-  Zone Boscate (art.142 lett. g)

## PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (P.T.R.C.)

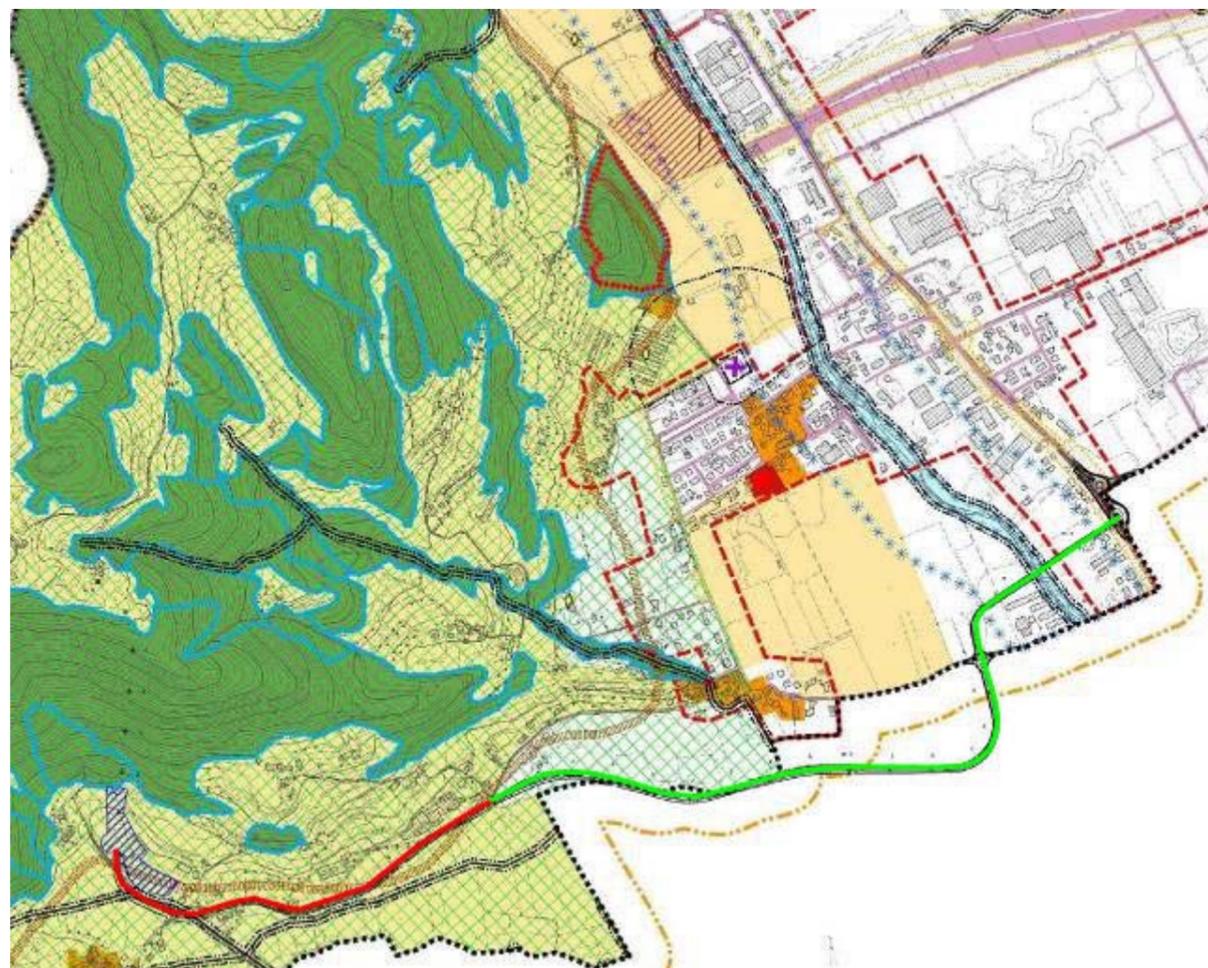
-  Ville Venete (Atlante Ville Venete)
-  Centri Storici (LR 80/80)

## 2.5 ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE

### 2.5.1 Il PAT del Comune di Malo

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Malo è stato prima adottato con Delibera del Consiglio Comunale n. 42 in data 26 novembre 2019 e poi approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 15 del 12.05.2020.

È stato inserito il tracciato viario del Lotto 1D nella Carta dei Vincoli ed in quella delle Trasformabilità, di cui si riportano gli estratti in seguito.



Estratto Tav. 1 "Carta dei vincoli" PAT Malo



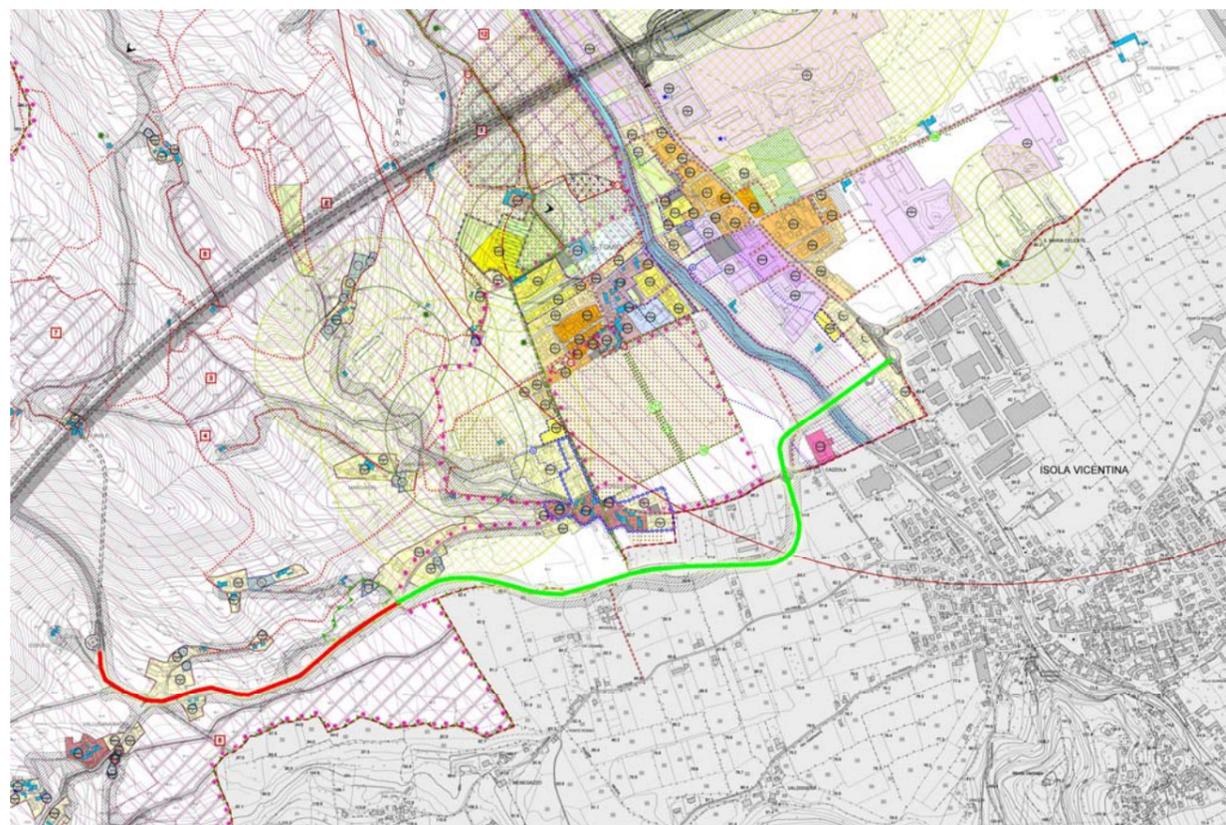
Estratto Tav. 4 "Carta delle Trasformabilità" PAT Malo

Da tale sovrapposizione si osserva come la viabilità in esame non risulta inserita nel PAT e che, in riferimento ai vincoli essa interessa un'area vincolata solo nel primo tratto del suo corso, quando in realtà risulta essere un ammodernamento della viabilità che preesistente, per il resto risulta coerente con le previsioni di Piano.

### 2.5.2 PI del Comune di Malo

Il Piano degli Interventi del Comune di Malo è stato prima adottato con DCC n. 77 del 27.11.2017 e poi approvato con DCC n. 14 del 03.04.2018.

Nell'immagine che segue si è proceduto a sovrapporre la viabilità del Lotto 1D al Piano vigente, si osserva come il tracciato viario realizzato corrisponde sostanzialmente con quello identificato dal PI quale "Viabilità di progetto", con la fascia di rispetto stradale ad esso afferente, senza tuttavia rispettarne pienamente le geometrie.



Estratto PI Malo con inserimento della viabilità

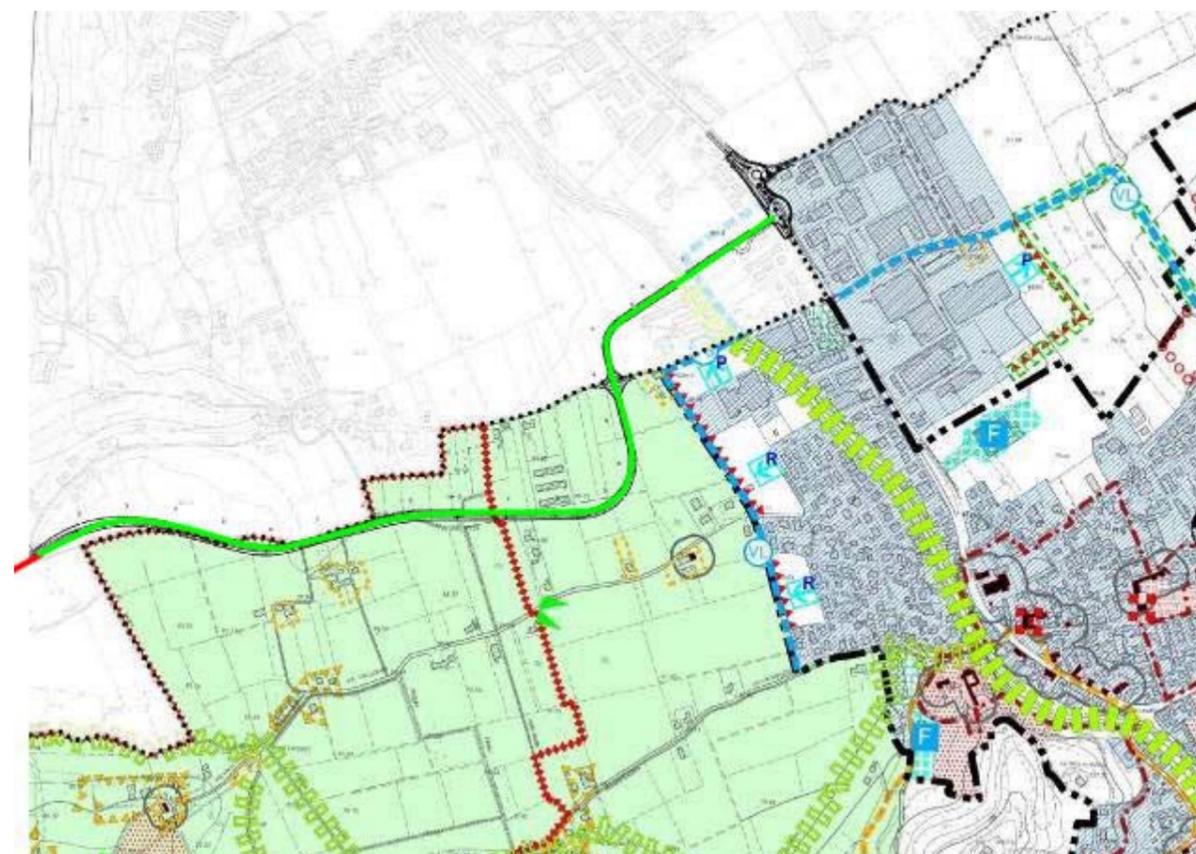
È pertanto possibile affermare che tale viabilità è coerente con le previsioni del Piano degli Interventi vigente del Comune di Malo.

### 2.5.3 Il PAT del Comune di Isola Vicentina

Il Comune di Isola Vicentina è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT) approvato con D.G.R. n. 3085 del 21 ottobre 2008.

La Tavola n. 1 "Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale" evidenzia che la viabilità in esame non interferisce con particolari aree soggette a vincolo.

La tavola n. 4 del PAT "Carta delle trasformabilità" mostra che il tratto di viabilità del Lotto 1D interessa "Aree ad alta naturalità – stepping stone" e "Ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione"; mentre nella porzione collocata lungo la SP46 si colloca su "Aree di urbanizzazione consolidata".



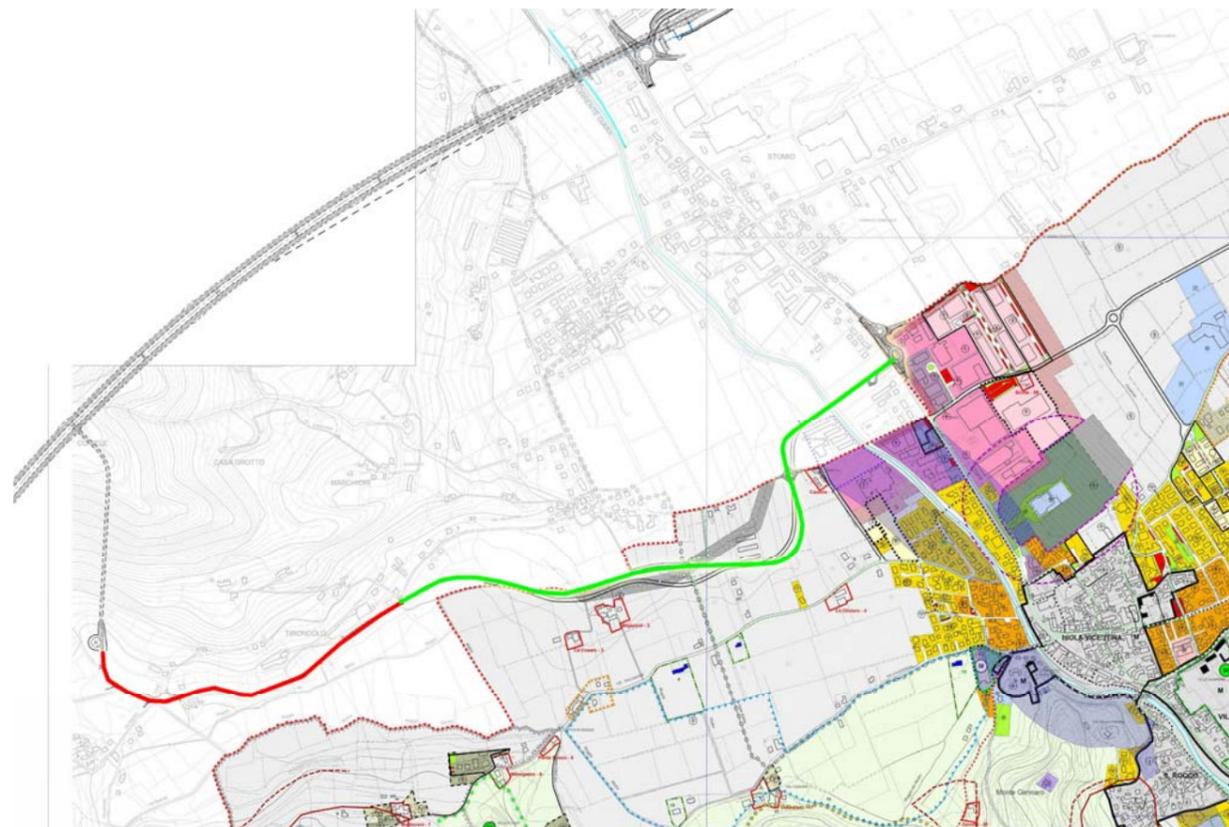
Estratto Tav. 4 "Carta dei Vincoli" PAT Isola Vicentina

#### 2.5.4 Il PI del Comune di Isola Vicentina

La prima approvazione del Piano degli Interventi del Comune di Isola Vicentina è avvenuta mediante DCC n. 45 del 28.07.2009 (BUR n. 69 del 21.08.2009), la più recente è la nona approvazione avvenuta con DCC n. 40 del 28.12.2018 (Albo Pretorio dal 14.01.2019).

La tavola n. 13.1.1 mostra che la viabilità del Lotto 1D corrisponde sostanzialmente con quella identificata dal PI come “*viabilità stradale di progetto*”, interessando marginalmente aree classificate come ZTO “*sottozona E2*”, “*ambito per la promozione e lo sviluppo delle valenze ambientali*” e “*piste ciclabili*”, inoltre, sono presenti quali elettrodotti e le rispettive “*fasce o zone di rispetto elettrodotto*”.

Nel tratto finale, lungo la SP46, viene interessata una ZTO D1 e “*Fasce di rispetto acustico*”.



È pertanto possibile affermare che tale viabilità è coerente con le previsioni dello strumento urbanistico comunale vigente di Isola Vicentina.

### 3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

La presente variante non sostanziale nasce dunque dalla manifesta esigenza territoriale espressa dalle Amministrazioni locali interessate, Comune di Malo e Comune di Isola Vicentina, e riguarda la volontà di mantenere la viabilità ad oggi utilizzata anche ad uso del cantiere, per la mobilità locale esistente, non prevedendo pertanto la sua riconversione a Greenway.

La viabilità, come meglio specificato negli elaborati del progetto esecutivo approvato, dispone di tutti gli standard tali da essere considerata idonea al traffico locale esistente e pertanto non si necessita della realizzazione di ulteriori opere rispetto a quanto già costruito.

Questa strada, utile durante la fase di cantiere per l'accesso alla galleria naturale "Malo" dalla finestra della Vallugana sia dei mezzi di soccorso che dei mezzi d'opera impiegati nel trasporto del materiale di scavo, costituisce un'alternativa per la mobilità locale e consente di:

- Ridurre il traffico pesante all'interno del centro abitato del Comune di Isola Vicentina indotto dalle attività produttive presenti sulla viabilità esistente di San Tomio costituendo un collegamento diretto con la SP46;
- Migliorare il traffico locale che collega il nucleo abitato della frazione Vallugana del Comune di Malo con la SP46, riducendo il traffico che attualmente insiste sul nucleo abitato della frazione San Tomio del Comune di Malo ed il centro abitato del Comune di Isola Vicentina;
- Garantire la gestione delle emergenze in fase di esercizio della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta per i mezzi di soccorso provenienti e diretti verso la finestra della Galleria naturale "Malo" dalla SP46, che diversamente sarebbero costretti ad utilizzare l'attuale viabilità comunale che attraversa i nuclei abitati delle frazioni del Comune di Malo e di Isola Vicentina.

Poiché quanto richiesto con parere n. 2840 del 12/10/2018 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS è strettamente connesso alla sola cantierizzazione della Galleria Malo e in particolare alla tipologia di scavo della galleria e relativa modalità di smaltimento dei materiali di scavo, ciò non implica nessuna variazione della tipologia di strada che continua a restare tale e quale a quanto già approvato e confermato nelle precedenti varianti del 2013 prima e 2016 dopo, non necessitando quindi di ulteriori opere aggiuntive.

PV\_V\_GE\_GE\_GE\_1\_D\_000-001\_0\_001\_R\_A\_1

### 3.1 LA VIABILITA' DELLA VALLUGANA

La viabilità esistente ha origine alla progressiva Km 0+000 corrispondente al km 0+702,167 punto di confine con l'uscita della galleria di servizio dalla galleria naturale Malo, si sviluppa dapprima con livelletta discendente con pendenza del 3,177% sino alla progr. 0+075,519 ove con un raccordo concavo di raggio ml. 4.000,00 si modifica con pendenza del 1,00% incontrando alla progr. 0+100 l'uscita per via Vallugana Bassa, successivamente dopo un raccordo convesso di raggio ml. 1.000,00 ed un mutamento di pendenza al 7,50% alla progressiva km 0+315,000 incontra l'uscita per via Tirondolo Basso ove un successivo raccordo altimetrico concavo di raggio ml. 1.200,00 modifica la pendenza della livelletta stradale prima al 2,300% e successivamente alla progr. km 0+414,138 al 0,800% per proseguire con lievi mutamenti altimetrici ascendenti e discendenti sino alla progr. km 1+100 ove è prevista l'intersezione con via Tirondolo Alto ed alla progr. km 2+575,000 la rotatoria di intersezione con via S. Tomio. Successivamente alla progressiva km 2+864,13 il tracciato stradale interseca il torrente Giara sovrappassandolo per mezzo di un ponte di luce mt. 24,00 per raggiungere poi alla progr. km 3+122,492 l'intersezione con la SP46 ove è prevista un'intersezione a raso con rotatoria.

#### 3.1.1 Caratteristiche generali

##### 3.1.1.1 Lunghezza intervento

Lunghezza complessiva della viabilità di collegamento alla finestra della Galleria naturale "Malo": km 3+122.49

Lunghezza dell'adeguamento della strada provinciale SP46 con l'avvenuta creazione di n°2 rotatorie (intersezione viabilità di collegamento con la SP46 e rotatoria per collegamento SP 46 – via S. Maria in comune di Malo): km 0+300

##### 3.1.1.2 Interconnessioni

La tratta in esame comprende, come specificato al paragrafo precedente, l'interconnessione alla SP46 alla prog. 3+122.49 e l'intersezione tra la SP46 e la viabilità locale di via S. Maria.

### 3.1.1.3 Sezione Tipo

Con riferimento al D.M. del novembre 2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” la classificazione della strada è:

#### “F2 – Locali Ambito extraurbano”

Velocità di progetto  $V_p = 40-100$  Km/;

Composizione della piattaforma stradale:

- Corsie: 2 di larghezza m 3,25;
- Banchina in sx/dx larghezza m 0,50 da sez. 1 a sez. 46
- Banchina in sx/dx larghezza m 1,00 da sez. 47 a sez. 131

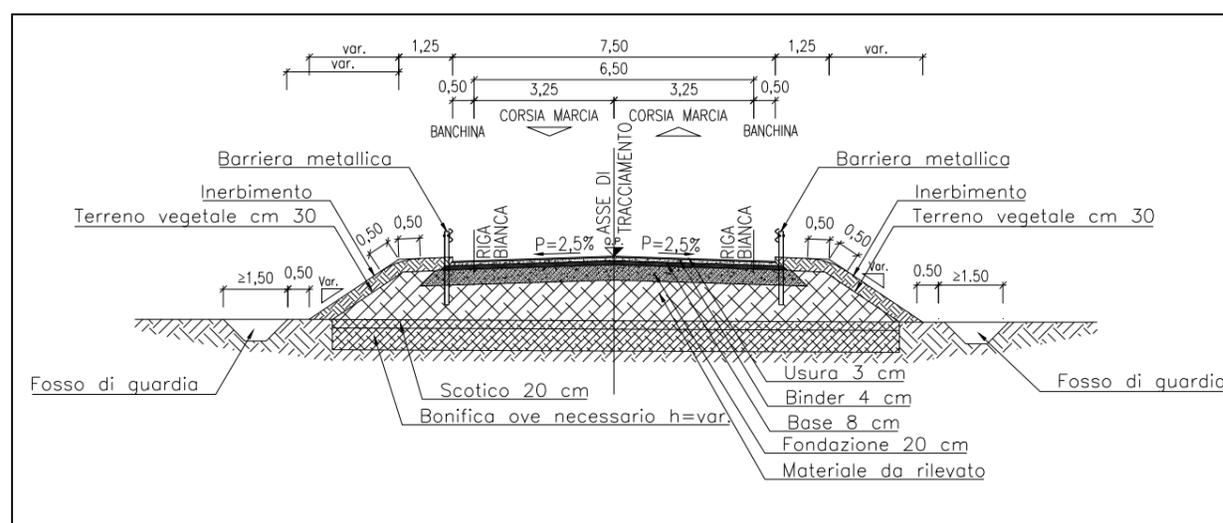


Fig. 1. - TRATTA AMMODERNAMENTO VIABILITA' ESISTENTE SEZIONE TIPO "F LOCALE" IN RILEVATO

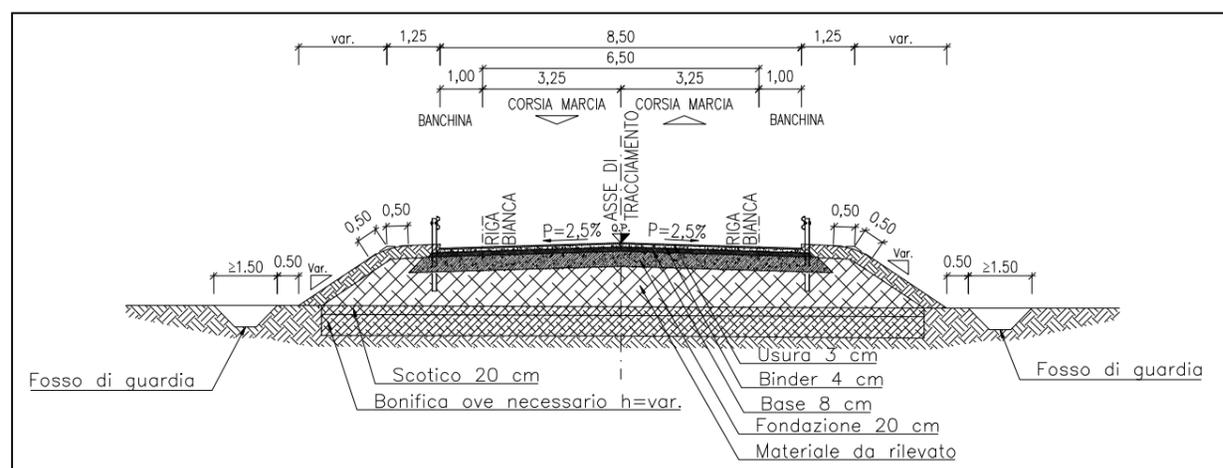


Fig. 2. - TRATTA SU NUOVA SEDE STRADALE SEZIONE TIPO "F2 EXTRAURBANA" IN RILEVATO IN RETTIFILO

### 3.2 LE OPERE A VERDE

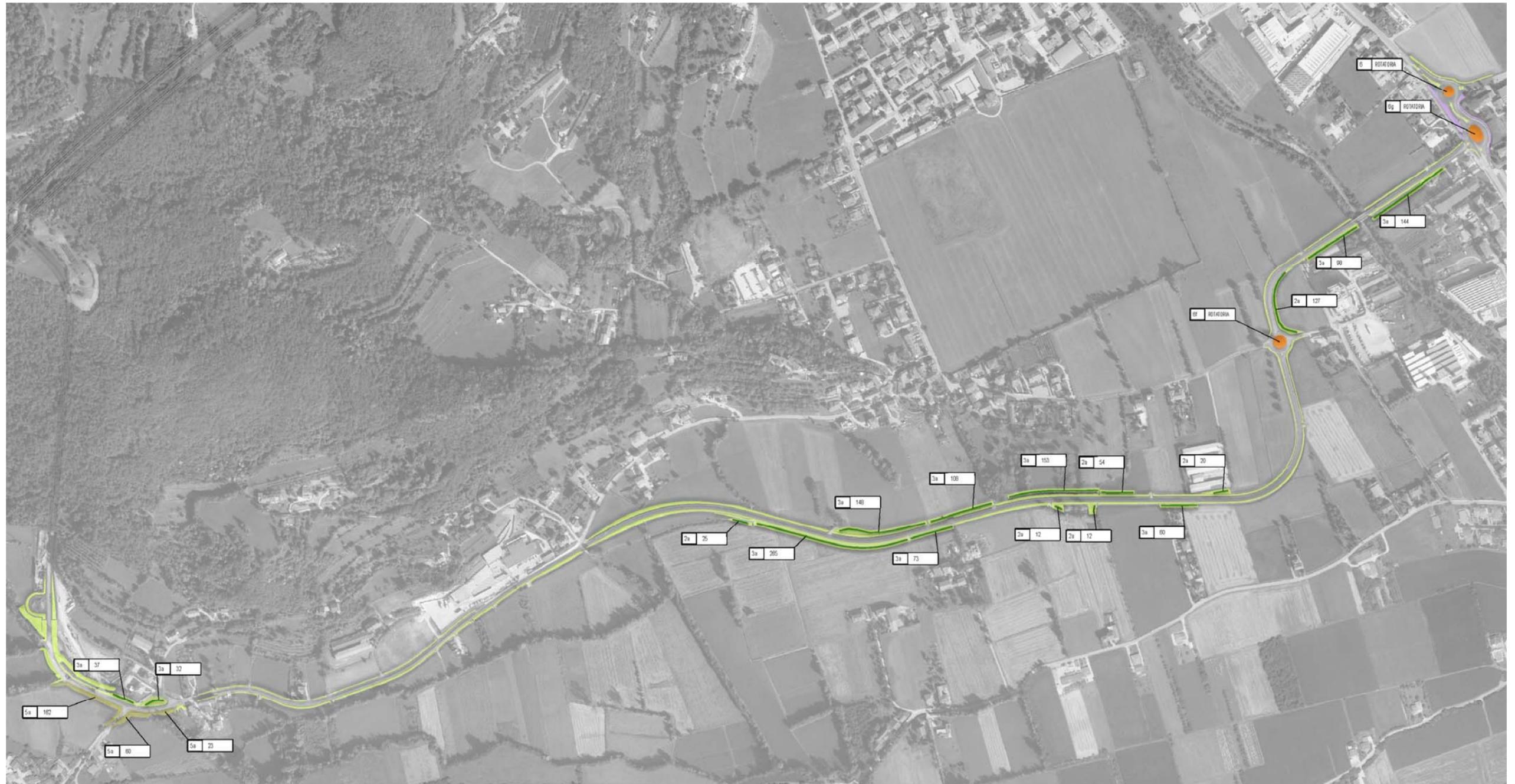
Lungo tutto il percorso della viabilità del Lotto 1D sono state previste una serie di opere a verde atte a migliorare l'inserimento della viabilità di servizio nel contesto paesaggistico – ambientale in cui si sviluppa. Inoltre anche le tre rotonde di interconnessione con la viabilità ordinaria e SP46 saranno caratterizzate, come tutte le medesime opere lungo l'asse della SPV, con l'installazione di determinate opere a verde.

Lungo tutti i 3,122 km della lunghezza della viabilità sono previste le seguenti tipologie di specie arboreo – arbustive, e le relative quantità:

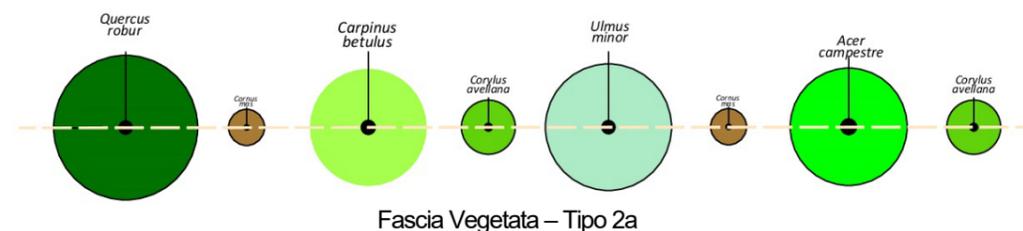
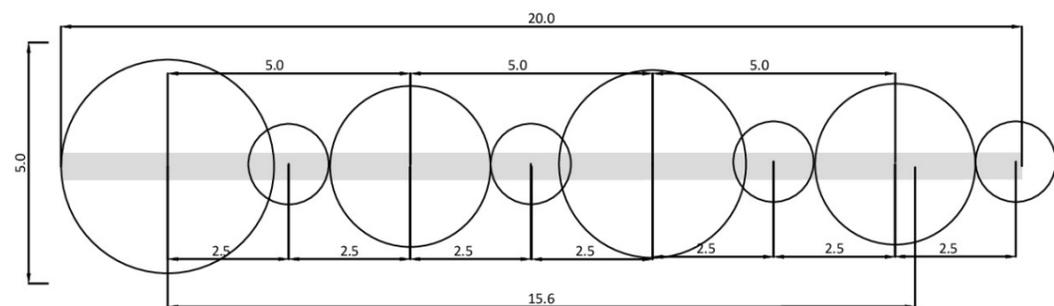
ESSENZA	QUANTITA'
Cornus mas (Corniolo)	25
Cornus sanguinea (Sanguinella)	396
Lygustrum vulgare (Ligustro comune)	47
Viburnum lantana (Lantana)	399
Rhamnus cathartica (Spino cervino)	272
Corylus avellana (Nocciolo)	13
Eonimus eupopaeus (Berretta del prete)	38
Acer campestre (Acero campestre)	125
Quercus robur (Farnia)	13
Ulmus minor (Olmo campestre)	13
Carpinus betulus (Carpino bianco)	124

TIPOLOGIA DI PRATO	QUANTITA'
Prato semplice	19.409 mq
Prato fiorito	707 mq

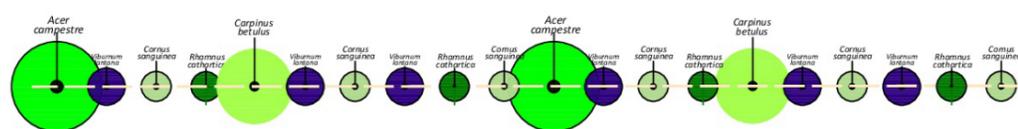
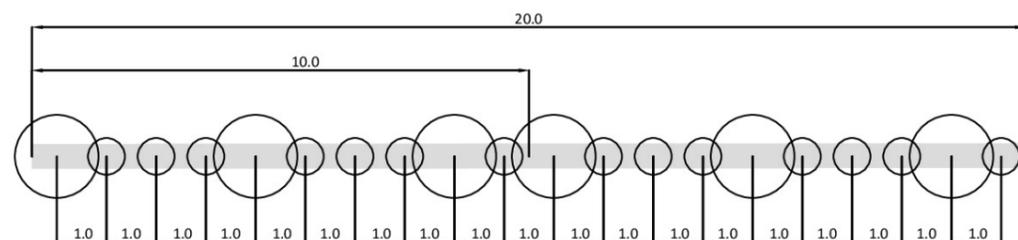
Alla luce di quanto sopra si riporta in seguito planimetria e corrispondente abaco delle opere a verde. Si evidenzia come la tipologia degli interventi scelti tenda a mitigare ed integrare la viabilità con il sistema ambientale ed al contempo con quello antropico del contesto.



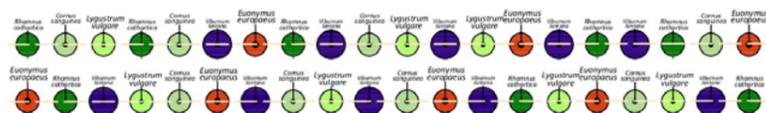
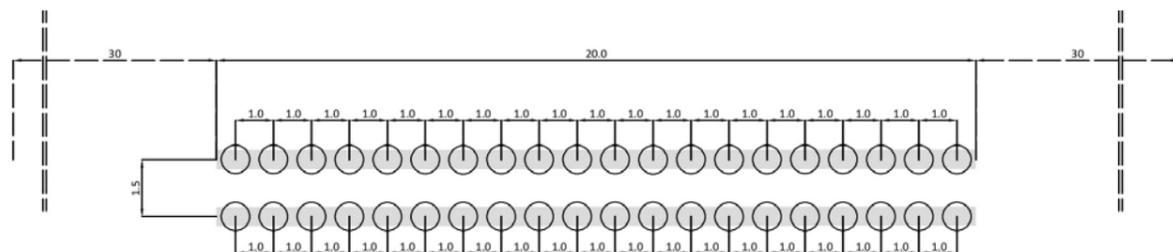
### 3.2.1 Abaco sestì d'impianto



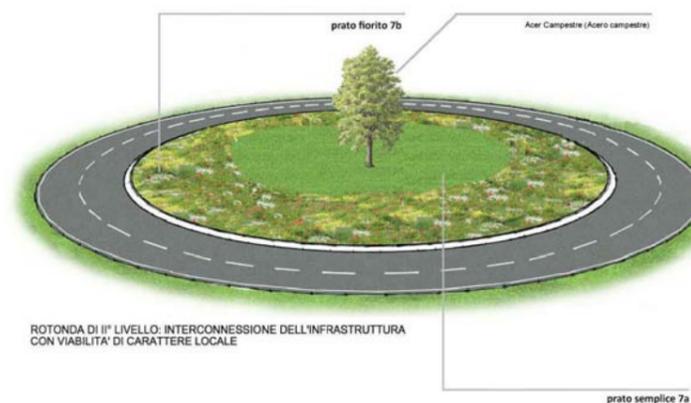
Fascia Vegetata – Tipo 2a



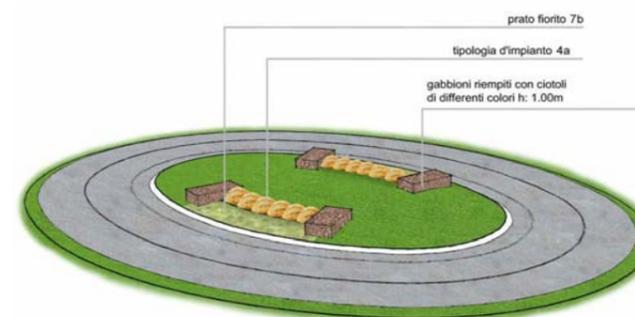
Filare di Arbusti – Tipo 4a



Fascia di arbusti misti su scarpata – Tipo 5a



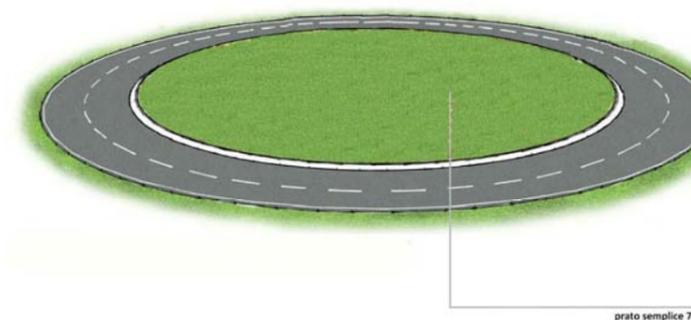
Rotatoria su via S.Tomio – Tipo 6f



Rotatoria su SP46 – Tipo 6g



ROTONDA DI II° LIVELLO: INTERCONNESSIONE DELL'INFRASTRUTTURA CON VIABILITA' DI CARATTERE LOCALE



Rotatoria su SP46 e via S.Maria Celeste – Tipo 6



### 3.3 REPORT FOTOGRAFICO





Foto n. 1



Foto n. 2



Foto n. 7



Foto n. 8



Foto n. 3



Foto n. 4



Foto n. 9



Foto n. 10



Foto n. 5



Foto n. 6



Foto n. 11



Foto n. 12



Foto n. 13



Foto n. 14



Foto n. 19



Foto n. 20



Foto n. 15



Foto n. 16



Foto n. 21



Foto n. 22



Foto n. 17



Foto n. 18



Foto n. 23

### 3.4 LA VIABILITA' NEI COMUNI DI MALO ED ISOLA VICENTINA

#### 3.4.1 Report fotografico – Comune di Isola Vicentina





Foto n. 1



Foto n. 2



Foto n. 7



Foto n. 8



Foto n. 3



Foto n. 4



Foto n. 9



Foto n. 10



Foto n. 5



Foto n. 6



Foto n. 11



Foto n. 12

### 3.4.2 Report fotografico – Comune di Malo





Foto n. 1



Foto n. 2



Foto n. 7



Foto n. 8



Foto n. 3



Foto n. 4



Foto n. 9



Foto n. 10



Foto n. 5



Foto n. 6



Foto n. 11



Foto n. 12



Foto n. 13



Foto n. 14



Foto n. 15



Foto n. 16

## 4. IL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

### 4.1 IL CONTESTO AMBIENTALE

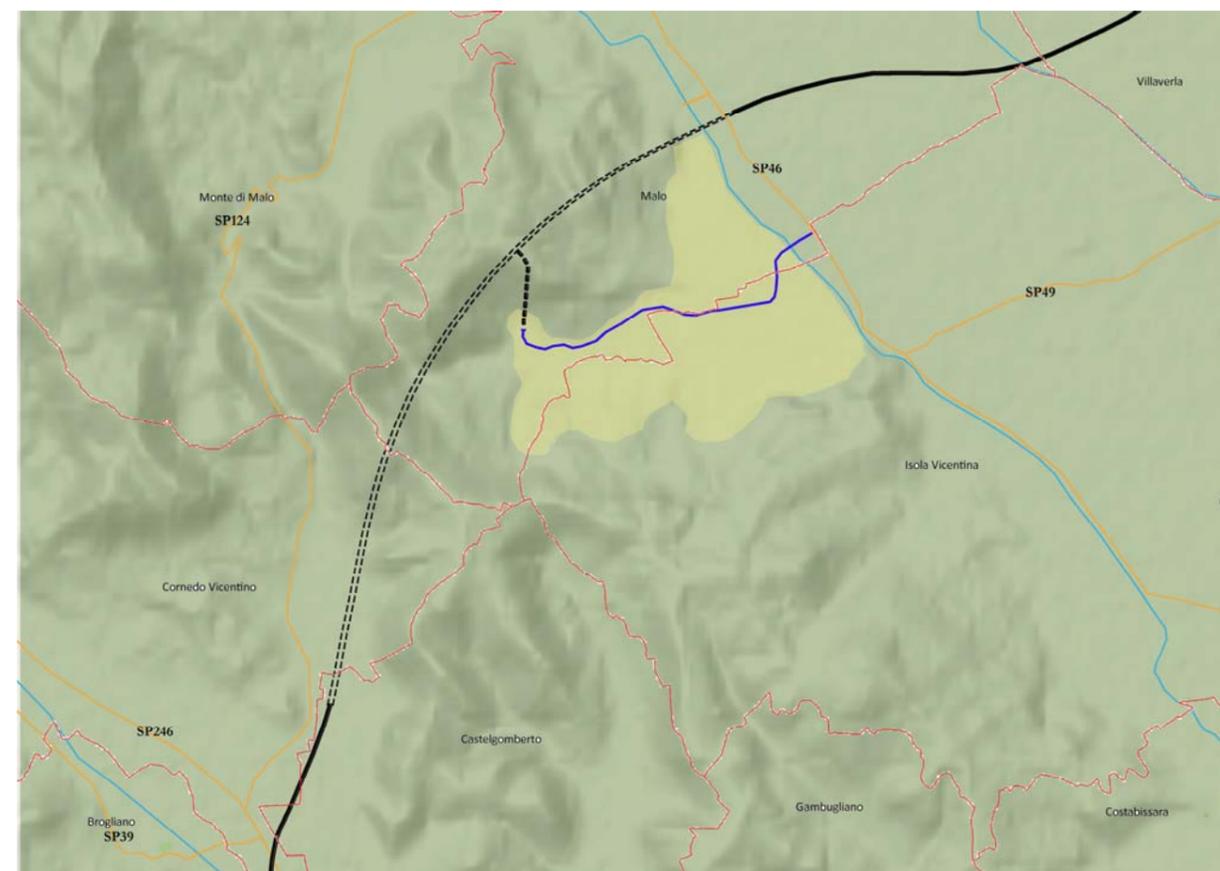
La Vallugana è una valle, compresa nel territorio comunale di Malo, con direzione nord est – sud ovest avente forma di anfiteatro, che è stata scavata negli anni dallo scorrere dei corsi d'acqua e ghiacciai che hanno depositato i sedimenti in maniera disomogenea, sull'area della Vallugana sorgono due frazioni: Vallugana Bassa e Vallugana Alta.

I vari corsi d'acqua che scendevano da queste vallecole, nonché le numerose sorgenti di contatto tra la roccia e la pianura alluvionale, hanno determinato un'ampia area sub pianeggiante costituita da terreni argillosi attorno a Vallugana Bassa che un tempo era caratterizzata da acquitrini. L'andamento originario dei corsi d'acqua è stato poi modificato con interventi di contenimento e di arginature pensili da parte dell'uomo.

A testimonianza di quanto sopra detto si possono osservare ancora oggi, quando si verificano fenomeni di forti precipitazioni meteoriche, che i prati vengono coperti da un velo d'acqua.

Geograficamente la vallata è delimitata a nord dal Monte Pian, ad ovest dalla Catena Prelessina del Montepulgo ed a sud dalla collina del Grumo e dai castellieri di origine vulcanica.

Gli effetti di alcune componenti come Atmosfera e Rumore non possono essere limitate al solo ambito della Vallugana, in quanto i diversi scenari di traffico si ripercuotono sul sistema territoriale vasto che si sviluppa tra i centri abitati di Vicenza, Thiene, Schio, Valdagno e Montecchio Maggiore.



L'immagine riporta la Vallugana in verde chiaro individuata quale contesto di riferimento ambientale, in blu la viabilità oggetto della presente relazione

## 4.2 METODOLOGIA

Partendo dall'assunto che la modifica oggetto della presente relazione è quella di mantenere la viabilità esistente così come richiesto dalle amministrazioni comunali di Malo e Isola Vicentina non prevedendo quindi la ritrasformazione della viabilità in greenway come invece richiesto nel parere della Commissione Speciale VIA già citato, al fine di sgravare dal traffico di attraversamento gli abitati di Isola Vicentina e San Tomio (Comune di Malo) dai mezzi aventi destinazione la SP46 in direzione Malo – SPV (verso nord) e Vicenza (verso sud), il profilo dello stato dell'ambiente è stato definito sulla base dei seguenti criteri:

- caratteristiche territoriali dell'ambito interessato dalla viabilità;
- disponibilità di dati analitici (monitoraggi effettuati nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale della SPV, dell'amministrazione comunale, provinciale, regionale e informazioni fornite dagli Enti Gestori, ecc.).

Sulla base delle caratteristiche territoriali e dei dati a disposizione in materia ambientale, sono state analizzate le seguenti componenti ambientali:

- Rumore;
- Atmosfera;
- Incidentalità;
- Salute Pubblica;
- Flora e Fauna.

Ogni componente è stata analizzata alla scala necessaria a garantire un inquadramento corretto e una trattazione esauriente dell'argomento.

In particolare, dove possibile, sono stati utilizzati i dati derivanti dalle analisi effettuate per il Piano di Monitoraggio Ambientale della Superstrada Pedemontana Veneta, attualmente in fase di costruzione.

Successivamente si è proceduto alla valutazione dei possibili impatti relativi alle 2 opzioni progettuali prese in considerazione e in particolare:

- Trasformazione della viabilità in greenway;
- Mantenimento della viabilità.

La valutazione dei possibili impatti è stata effettuata attraverso la predisposizione di due matrici, una qualitativa ed una quantitativa.

## 4.3 RUMORE

### 4.3.1 Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Malo

Il Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale di Malo vigente è stato adottato il 25 Luglio 2019.

Il tratto di viabilità oggetto della presente relazione di compatibilità ambientale insiste su una viabilità preesistente che è stata solo oggetto di ammodernamento (in viola), mentre la rimanente parte è stata realizzata su un nuovo sedime (in verde).

L'immagine che segue riporta l'inserimento della viabilità che i Comuni di Malo e Isola Vicentina richiedono di confermare nel Piano di Classificazione Acustica Comunale.

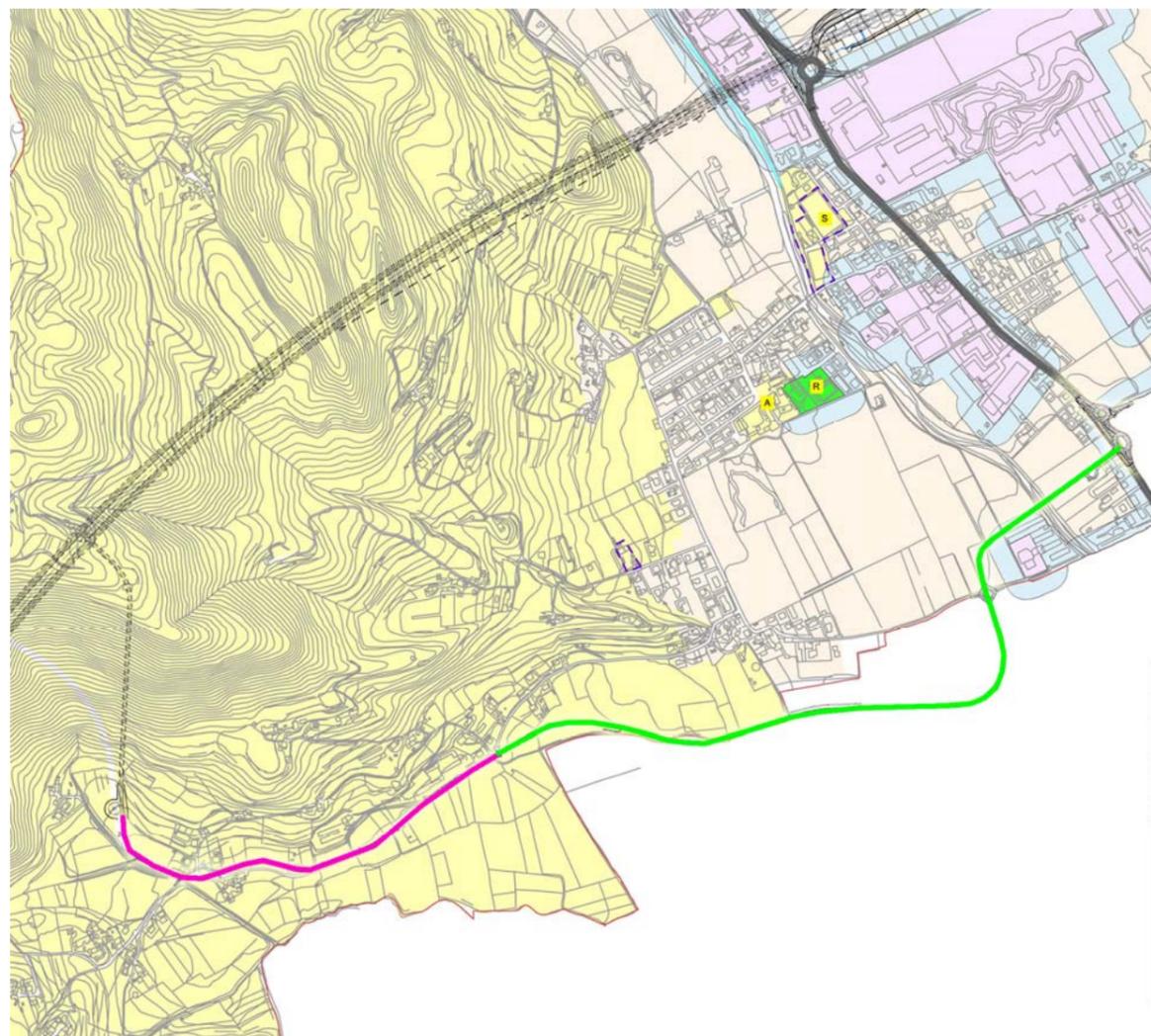
Si osserva che la strada interessa un'area che il Piano d'identifica in "Zona II" (ai sensi del DPCM 14/11/1997) per la quale sono previsti i seguenti limiti di zona:

- Limiti di emissione Leq diurni/notturni 45/50;
- Limiti di immissione Leq diurni/notturni 55/45;
- Limiti di qualità Leq diurni/notturni 52/42.

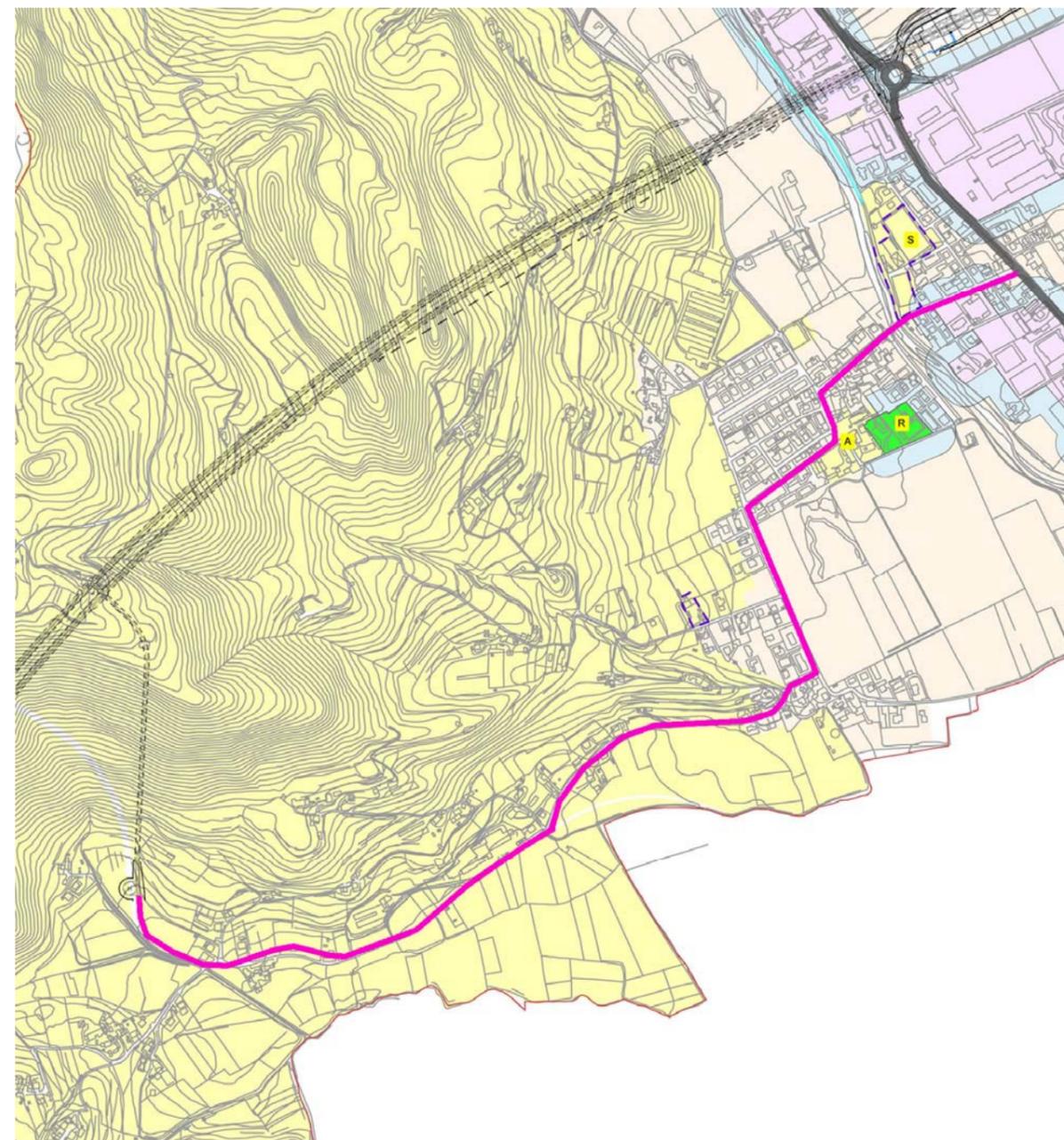
Legenda				
Classi di Zonizzazione (D.P.C.M. 14 nov. 1997)				
Zona		Limiti di emissione Leq[dB(A)] diurni/notturni	Limiti di immissioni Leq[dB(A)] diurni/notturni	Limiti di qualità Leq[dB(A)] diurni/notturni
I		45/35	50/40	47/37
II		50/40	55/45	52/42
III		55/45	60/50	57/47
IV		60/50	65/55	62/52
V		65/55	70/60	67/57
VI		65/65	70/70	70/70

	Fascia di transizione
	Luoghi utilizzati per le manifestazioni
	Confine comunale
Aree di emergenza (Piano Comunale di Protezione Civile)	
	Aree di attesa popolazione
	Aree di ricovero popolazione
	Aree di ammassamento soccorsi e risorse



Al fine di confrontare il livello sonoro del contesto afferente alla viabilità in esame con quello degli itinerari che dovranno essere percorsi in caso in cui questa strada verrà convertita in greenway si è proceduto ad inserire i percorsi nel Piano di Classificazione acustica, così come da immagine in seguito riportata in colore magenta, il primo, ossia quello più a nord interessa il comune di Malo, mentre il secondo quello di Isola Vicentina.



Analizzando questa immagine si osserva come l'itinerario interessa aree residenziali ed attraversa un abitato (quello di San Tomio).

Tali aree sono individuate dal Piano di Classificazione Acustica Comunale, quali Zona III per la quale sono previsti i seguenti limiti di zona:

- Limiti di emissione Leq diurni/notturni 55/45;
- Limiti di immissione Leq diurni/notturni 60/50;
- Limiti di qualità Leq diurni/notturni 57/47.

Superato il Torrente Orolo alla volta della SP46, invece l'itinerario interessa una fascia di transizione.

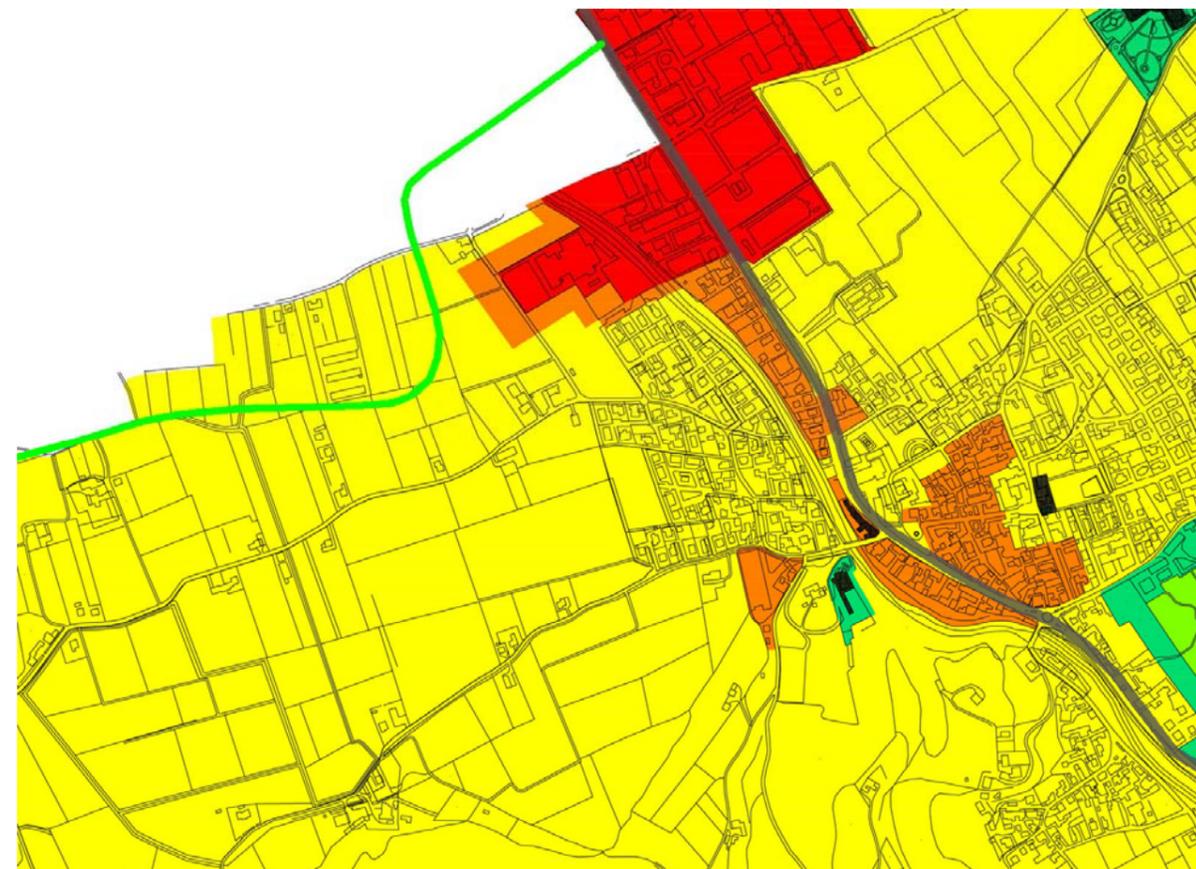
Pertanto, l'utilizzo della viabilità del Lotto 1D da parte dei mezzi, così come richiesto dai Comuni, permetterebbe di sgravare dal traffico di attraversamento l'abitato di San Tomio, migliorando la situazione acustica esistente nel contesto residenziale.

#### 4.3.2 Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Isola Vicentina

Il tratto di viabilità ricadente nel territorio comunale di Isola Vicentina, si estende in una Classe di zonizzazione (ai sensi del D.P.C.M. del 14 novembre 1997) individuata come "Aree di tipo misto" per le quali sono previsti i seguenti limiti di zona:

- Limiti di immissione diurno 60 dBA, notturno 50dBA;
- Limiti di emissione 55 dBA, notturno 45 dBA;

LEGENDA					
COLORE	CLASSE	LIMITI DI IMMISSIONE		LIMITI DI EMISSIONE	
		GIORNO	NOTTURNO	GIORNO	NOTTURNO
	Aree particolarmente protette	50 dBA	40 dBA	45 dBA	35 dBA
	Aree prevalentemente residenziali	55 dBA	45 dBA	50 dBA	40 dBA
	Aree di tipo misto	60 dBA	50 dBA	55 dBA	45 dBA
	Aree di intensa attività umana	65 dBA	55 dBA	60 dBA	50 dBA
	Aree prevalentemente industriali	70 dBA	60 dBA	65 dBA	55 dBA
	Aree esclusivamente industriali	70 dBA	70 dBA	65 dBA	65 dBA
	Fascia A (D.P.R. 300304, n.142)	Scuole, ospedali e case di riposo - limite di immissione diurno 55 dB(A) / limite di immissione notturno 40 dB(A) Altri ricettori - limite di immissione diurno 70 dB(A) / limite di immissione notturno 60 dB(A)			
	Fascia B (D.P.R. 300304, n.142)	Scuole, ospedali e case di riposo - limite di immissione diurno 55 dB(A) / limite di immissione notturno 40 dB(A) Altri ricettori - limite di immissione diurno 65 dB(A) / limite di immissione notturno 55 dB(A)			
	Aree per spettacoli a carattere temporaneo				



Al fine di confrontare il livello sonoro del contesto afferente alla viabilità in esame con quello dell'itinerario che dovrà essere percorso in caso in cui questa strada verrà convertita in greenway, si è proceduto ad inserire il percorso nel Piano di Classificazione Acustica comunale.

Dall'immagine che segue si osserva come l'itinerario attualmente percorso interessa aree residenziali e l'abitato di Isola Vicentina, attraversando anche aree che il Piano definisce come "Aree di intensa attività umana per le quali sono previsti i seguenti limiti di zona:

- Limiti di immissione diurno 65 dBA, notturno 55dBA;
- Limiti di emissione 60 dBA, notturno 50 dBA;



In sintesi dall'analisi della zonizzazione acustica dei Comuni di Malo ed Isola Vicentina si evidenzia che mantenere la viabilità del Lotto 1D senza prevederne la trasformazione in greenway è un elemento migliorativo rispetto alla situazione preesistente che prevede l'attraversamento degli abitati, migliorando gli standard di qualità ambientale degli abitati.

#### 4.4 QUALITÀ DELL'ARIA

Al fine di analizzare lo stato della qualità dell'aria del contesto di riferimento in cui è inserita la viabilità in esame sono stati analizzati i risultati della campagna di monitoraggio della qualità dell'aria eseguita in riferimento al PMA della costruenda Superstrada Pedemontana Veneta e della Variante alla Cantierizzazione del Lotto 1 – Tratta C.

L'immagine che segue riporta la localizzazione delle stazioni di monitoraggio AT14 e AT17, prossime alla viabilità.



Posizione dell'area d'intervento e del monitoraggio della qualità dell'aria eseguito presso le stazioni di monitoraggio di Corso d'Operam AT14 e AT17

##### 4.4.1.1 Risultati del monitoraggio della qualità dell'aria AT14 - Malo

Il monitoraggio presso la stazione AT14 a Malo in via Mazzola:

- 13/10/2021 – 23/11/2021

Di seguito vengono riportati i risultati maggiormente significativi

Biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) – Ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>)

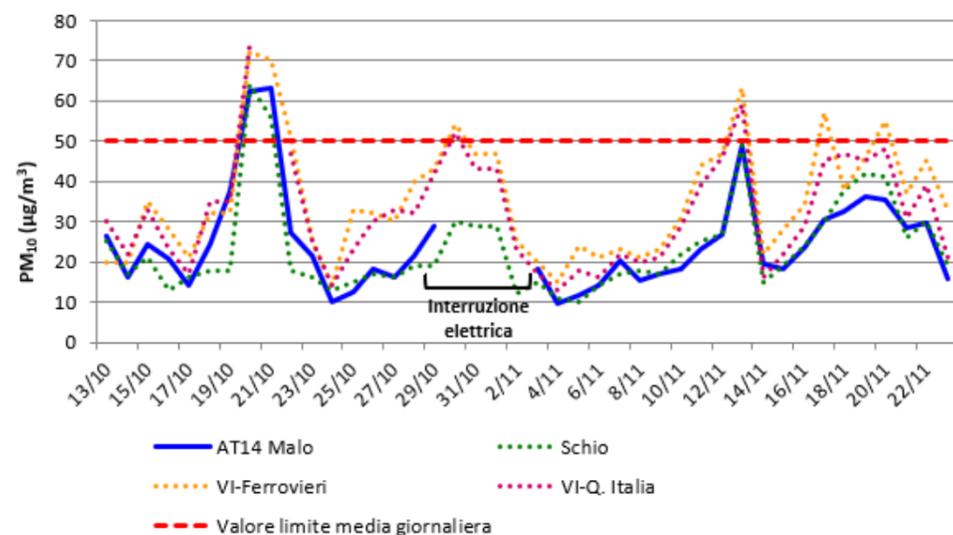
Nel periodo di registrazione presentano valori medi orari molto bassi, sempre inferiori al valore limite imposto per legge e a quello delle stazioni di riferimento della rete ARPAV: a Malo è stata registrata una media di periodo pari a 22,18 µg/m<sup>3</sup>, superiore al valore rilevato dalla stazione di Schio (21,60 µg/m<sup>3</sup>) ma inferiore a quello delle altre centraline di riferimento della rete ARPAV che, nello stesso periodo, hanno registrato concentrazioni medie di periodo pari a 37,30 µg/m<sup>3</sup> a VI-Ferrovieri e 33,08 µg/m<sup>3</sup> a VI-Quartiere Italia.

Monossido di carbonio (CO) - Biossido di zolfo SO<sub>2</sub>

Durante la campagna di monitoraggio presentano valori notevolmente bassi con assenza di superamento dei rispettivi limiti imposti per legge. Tali concentrazioni risultano in linea con quelli registrati dalle stazioni di riferimento della rete ARPAV di Schio, VI-Quartiere Italia e VI-Ferrovieri.

Polveri atmosferiche inalabili (PM<sub>10</sub>)

Le polveri di PM<sub>10</sub> presentano valori giornalieri e di periodo bassi, sempre inferiori ai limiti normativi; il limite giornaliero di 50 µg/m<sup>3</sup> è stato superato 2 volte a Malo durante la campagna (20 e 21/10) e la media di periodo, pari a 24,66 µg/m<sup>3</sup> è risultata notevolmente inferiore al limite per la protezione della salute umana di 40 µg/m<sup>3</sup>. Questo andamento è in linea con quello delle stazioni di riferimento della rete ARPAV



Andamento della media giornaliera del PM<sub>10</sub> per la stazione AT14 -Malo a confronto con le altre centraline della rete ARPAV.

Ozono O<sub>3</sub>

La stazione di monitoraggio ha registrato una concentrazione media di periodo pari a 1,90 µg/m<sup>3</sup>, superiore al valore registrato dalla stazione ARPAV di Schio (0,37 µg/m<sup>3</sup>). Tuttavia, il valore medio annuale, calcolato come media di periodo delle campagne condotte nel 2021, riporta un valore di 1,34 µg/m<sup>3</sup>, notevolmente inferiore al limite normativo di 5 µg/m<sup>3</sup>

Benzene

Il benzene ha registrato una concentrazione media di periodo pari a 0,60 µg/m<sup>3</sup>, sempre inferiore al relativo limite normativo e spesso anche al limite di rilevabilità strumentale.

Polveri PM<sub>2.5</sub>

Le polveri PM<sub>2.5</sub> hanno registrato una concentrazione di periodo pari a 19,27 µg/m<sup>3</sup>. Questo andamento è in linea con quello delle stazioni di riferimento della rete ARPAV.

4.4.1.2 Risultati del monitoraggio della qualità dell'aria AT17 - Vallugana

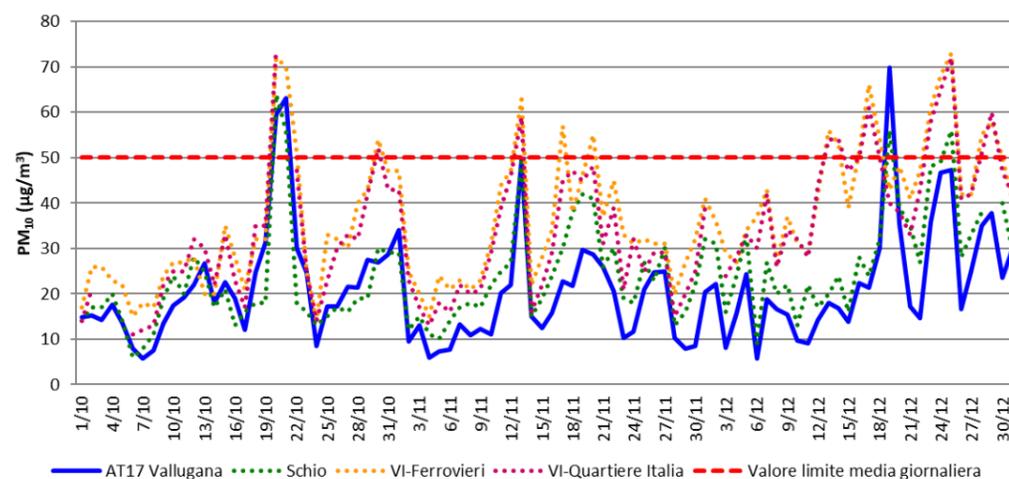
Il monitoraggio presso la stazione AT17 a; Malo in via Vallugana:

- - dal 02/08/2019 in continuo

La stazione di monitoraggio è localizzata in prossimità dell'imbocco della Galleria d'emergenza di Malo e prevede una centralina per il monitoraggio in continuo delle polveri di PM<sub>10</sub> e PM<sub>2.5</sub>. Di seguito vengono riportati i risultati maggiormente significativi registrati nell'ultimo trimestre di analisi.

Polveri atmosferiche inalabili (PM<sub>10</sub>)

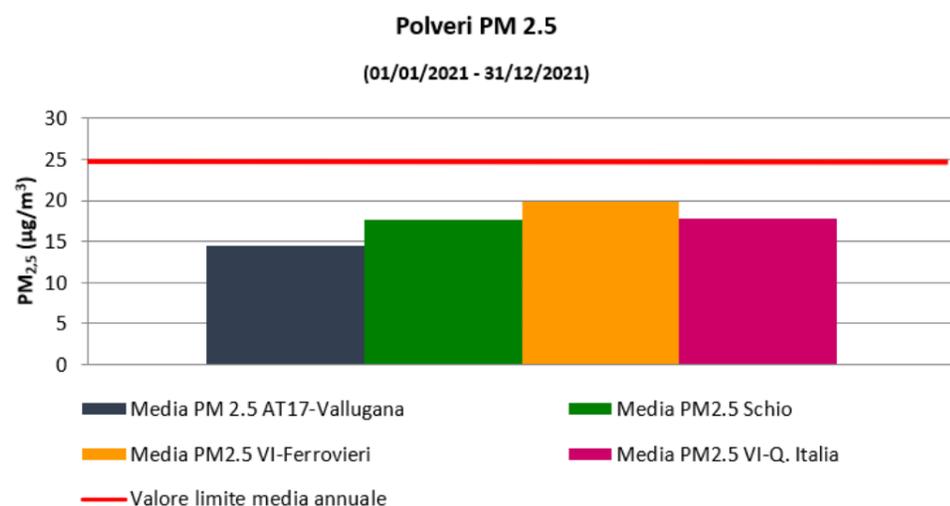
Come si evince dal grafico riportato di seguito, nel IV trimestre 2021 il valore limite della media giornaliera di 50 µg/m<sup>3</sup> imposto per legge è stato superato 3 volte. Va comunque evidenziato che, in generale, i valori rilevati sono risultati in linea a quelli delle centraline di riferimento della rete ARPAV e spesso inferiori ad essi, come si evince dal grafico che segue.



Andamento della media giornaliera del PM10 per la stazione AT17 - Vallugana a confronto con le centraline di riferimento della rete ARPAV.

**Polveri PM2.5**

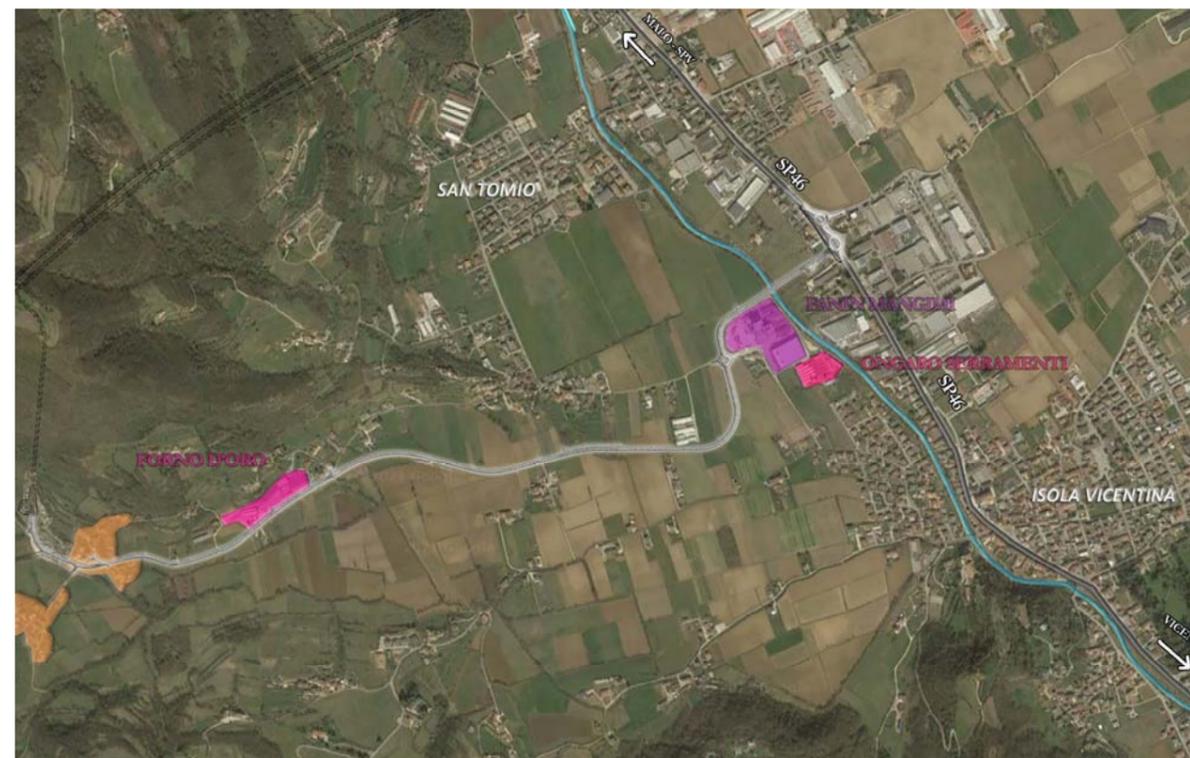
L'andamento registrato dalla AT17 è risultato in linea con quello delle centraline di riferimento della rete ARPAV, rimanendo comunque sempre più basso. Inoltre, i dati raccolti dal 01.01.21 al 31.12.21, hanno mostrato il rispetto del valore limite della media annuale di 25 µg/m<sup>3</sup>, con valori registrati dalla AT17 sempre inferiori anche a quelli delle centraline di riferimento.



Andamento della media giornaliera del PM2,5 per la stazione AT17 - Vallugana a confronto con le centraline di riferimento della rete ARPAV.

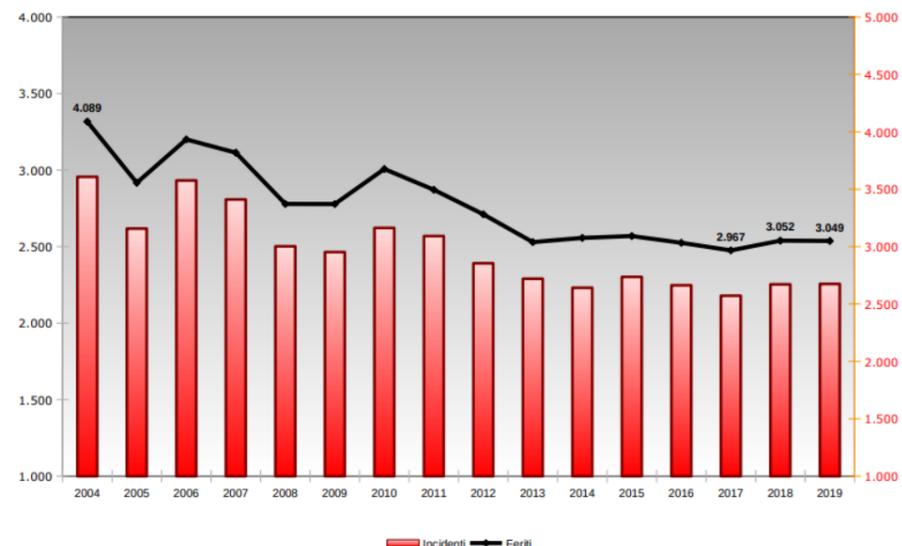
**4.4.2 Conclusioni**

La viabilità oggetto della presente relazione è attualmente interessata da un traffico di mezzi di cantiere e di veicoli. Dall'analisi dei dati sulla qualità dell'aria, che derivano dalle stazioni di monitoraggio presenti nell'area, si osserva come i valori della qualità dell'aria siano ben inferiori ai limiti di Legge per tutti i parametri oggetto di monitoraggio. Pertanto una volta che il cantiere sarà chiuso, si avrà che tale viabilità non sarà più interessata da mezzi di cantiere, ma solo da un traffico di attraversamento. Tale riduzione dei flussi si traduce in una riduzione di emissioni in atmosfera e pertanto si stima che gli impatti saranno migliorativi sia nel contesto strettamente afferente alla viabilità in esame, sia relativamente agli abitati di S.Tomio in Comune di Malo che di Isola Vicentina stessa, che pertanto verranno sgravati dei flussi di attraversamento.



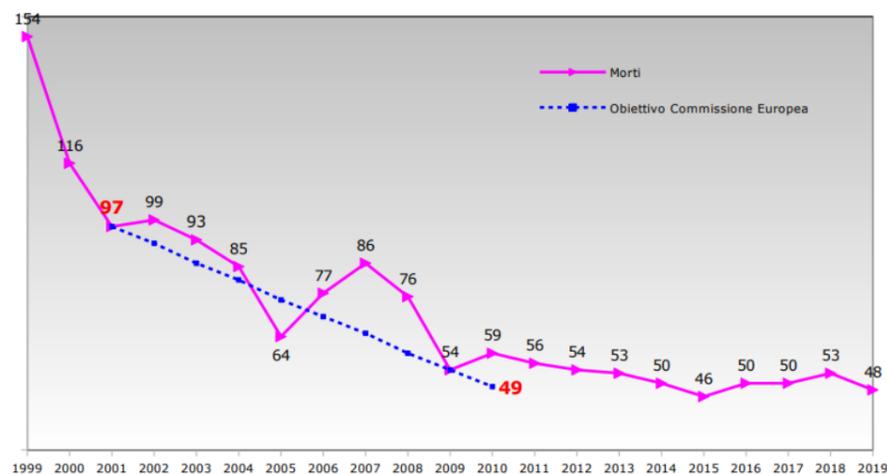
### 4.5 INCIDENTALITÀ DA TRAFFICO

Secondo i dati statistici forniti dalla Provincia di Vicenza per la serie storica 2003 – 2019 (Elaborazioni Centro Monitoraggio Incidenti Stradali Provincia di Vicenza) si osserva come il fenomeno degli incidenti sia in provincia che nei territori dei Comuni interessati dalla presente variante sia in continuo calo e ad esempio, nella Provincia di Vicenza, si passa da circa 3.034 incidenti nel 2003 a 2.256 nel 2019 (con una riduzione del 25,6% in 16 anni).



Analizzando il precedente grafico si osserva che anche i feriti sono in diminuzione, passano da 4.089 persone nel 2004 a 3.049 nel 2019, con una riduzione del -25% in 16 anni.

Dato rilevante si può estrapolare dal prossimo grafico, dove si osserva come sia una sensibilmente diminuiti di decessi causati da incidenti stradali. Dai 154 morti del 1999 ai 48 rilevati nel 2019. In 20 anni la riduzione è stata del -68,8%



Analizzando gli ultimi dati a disposizione del Sistema Statistico Regionale, escludendo i dati del 2020 viziati dalla pandemia di Covid-19, per i Comuni interessati dalla variante, si osserva come negli ultimi 2 anni non siano stati rivelati incidenti mortali ed il numero di feriti è in leggera diminuzione.

	2019			2018			2017			2016			2015		
	INCIDENTI	MORTI	FERITI												
MALO	29		36	30		42	36	3	50	28	1	33	35	1	54
ISOLA VICENTINA	14		17	16		22	14		15	23	2	27	12		13
PROV. VICENZA	2256	48	3049	2253	53	3052	2179	50	2967	2247	50	3033	2301	46	3091

In Provincia di Vicenza mediamente il 2% degli incidenti stradali ha esiti mortali (percentuale stabile dal 2009). Nel 2019 in provincia di Vicenza sono avvenuti 47 incidenti mortali con 48 persone decedute, in Regione 318 incidenti con 336 deceduti.

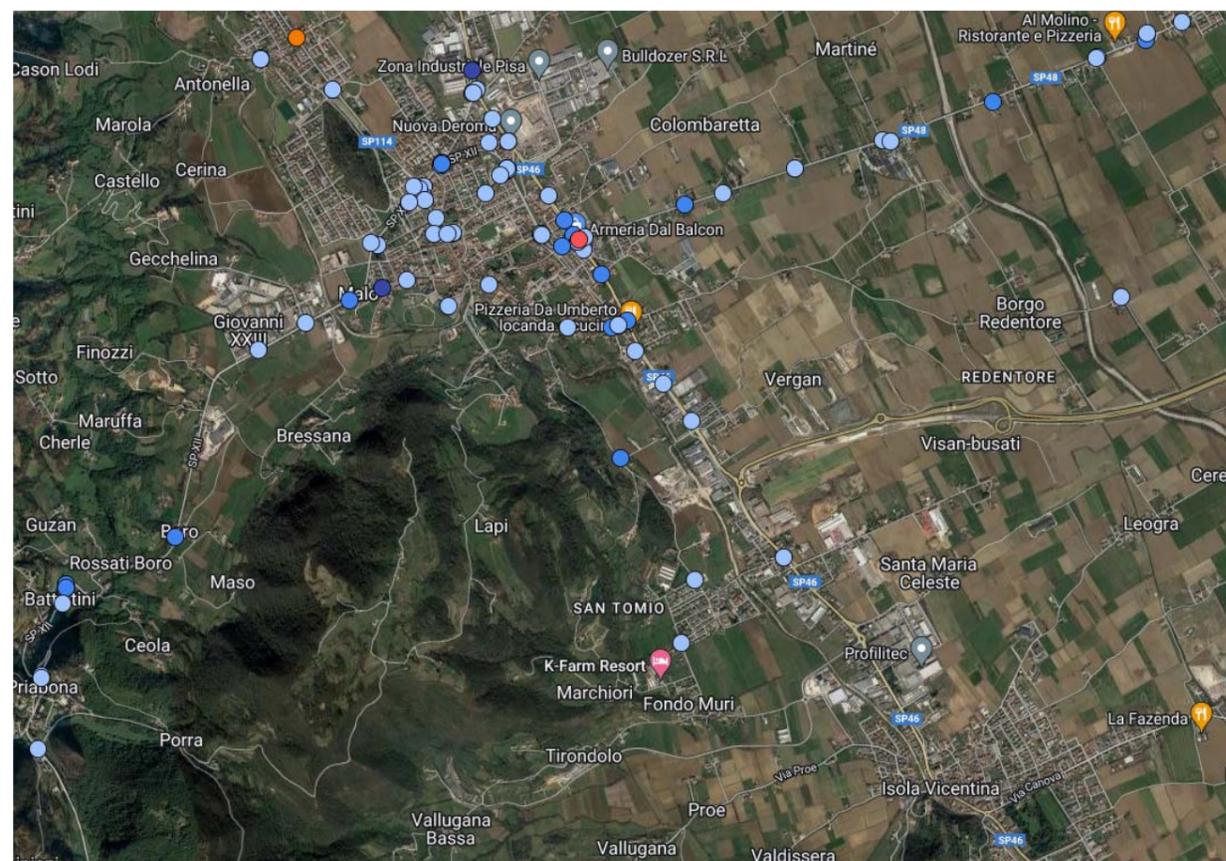
In relazione ai territori comunale interessati, i dati ISTAT del 2019, evidenziano che sia Malo che Isola Vicentina non hanno registrato incidenti mortali. Malo registra un tasso di lesività pari al 124% e 1.98 incidenti per abitante (1.000 abitanti); mentre Isola Vicentina registra un tasso di lesività pari a 121% e 1,37 incidenti per 1.000 abitanti.

Rispetto a quanto registrato a livello provinciale, sia Malo che Isola Vicentina riportano valori tutti inferiori alla media provinciale.

Incidentalità ISTAT

	TASSO DI MORTALITA'	TASSO DI LESIVITA'	INCIDENTI PER ABITANTE (1.000)
MALO	0,00%	124%	1,98
ISOLA VICENTINA	0,00%	121%	1,37
PROV. VICENZA	2,13%	137%	2,64

Osservando l'incidentalità nell'area di intervento fonte Ulss4 su dati Istat) si rileva l'assenza di eventi nell'intersezione tra l'asse previsto di cantiere e la SP 46. Alcuni sinistri sono presenti in centro a San Tomio e la maggior parte a Malo.



Incidenti territorio ULSS 4

- 1 ferito
- con 2 o 3 feriti
- più di 3 feriti
- solo morti
- morti e feriti

Alla luce di quanto evidenziato si ritiene che mantenere la viabilità del Lotto 1D, non convertendola in greenway, possa generare impatti positivi rispetto alla componente in esame.

Evitando gli attraversamenti dell'abitato di San Tomio in Comune di Malo e di quello di Isola Vicentina il rischio legato all'incidentalità sarebbe ridotto in quanto i flussi di attraversamento non interesserebbero più delle strade prettamente comunali, tale beneficio sarebbe pertanto a favore di chi percorre le arterie locali e degli abitanti stessi che risiedono nei luoghi.

## 4.6 SALUTE PUBBLICA

Per “salute” si intende il mantenimento del completo benessere fisico, psichico e sociale, come definita dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS). Essere in buona salute non significa soltanto non essere ammalati, ma vuol dire essere nella condizione di equilibrio dell'organismo.

Negli anni, due fenomeni hanno assunto particolare rilievo dal punto di vista dell'impatto ambientale: la crescita della mobilità delle persone e delle merci e l'aumento della quota del trasporto su strada rispetto alle altre modalità di trasporto. Ciò ha determinato un aumento del traffico stradale e quindi l'intensificarsi degli effetti negativi sull'ambiente, in particolare:

- inquinamento dell'aria;
- inquinamento acustico;
- incidentalità stradale.

Gli effetti degli inquinanti sui diversi organismi variano a seconda della concentrazione in aria, del tempo di permanenza e delle loro caratteristiche fisico-chimiche. In definitiva, con il termine «inquinante» si indica qualunque sostanza già presente nella composizione naturale dell'atmosfera o prodotta artificialmente dall'uomo che, per le elevate concentrazioni raggiunte o per il suo grado di tossicità, altera l'equilibrio dell'ambiente provocando effetti dannosi.

### 4.6.1 Il contesto di riferimento

I comuni interessati dalla viabilità in esame sono quelli di Malo, che ricade nel territorio di competenza della ULSS 7 Pedemontana, e quello di Isola vicentina che risulta invece collocato all'interno del distretto est della ULSS 8 Berica.

Il territorio comunale di Malo, al 1° gennaio 2021, su un totale di 14.649 residenti presenta un'età media pari a 44 anni e un indice di vecchiaia (ossia il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni) pari a 141,2. L'indice di mortalità (per 1.000 abitanti) nel 2019 è stato pari a 6,9.

Per quanto attiene il territorio comunale di Isola Vicentina, sempre al 1° gennaio 2021, su un totale di 10.197 residenti presenta un'età media pari a 44,1 anni, un indice di vecchiaia pari a 141,9 e un indice di mortalità per 1.000 abitanti che nel 2019 è stato pari a 9,7.

Entrambi i comuni presentano valori inferiori ai livelli medi della provincia di Vicenza che al 1° gennaio 2021 è pari a 45,5 anni con un indice di vecchiaia pari a 171,5 e un indice di

mortalità per 1.000 abitanti che nel 2019; fa eccezione il tasso di mortalità al 2019 che per Malo è inferiore ai livelli medi provinciali, mentre il territorio di Isola Vicentina vede un aumento rispetto a tale dato di +0,3.

Analizzando i dati ISTAT del 2018 della Provincia di Vicenza, emerge che le principali cause di mortalità della popolazione, sono legate alle neoplasie che rappresentano circa il 28,8% dei casi e alle malattie del sistema circolatorio che sono paria a circa il 34%.

Molto staccate sono le malattie del sistema respiratorio (circa il 7,5%) e le malattie croniche delle basse vie respiratorie pari a circa il 2,9%.

Rispetto alle medie della Regione Veneto, sempre per il 2018, il contesto provinciale presenta valori leggermente inferiori in termini di incidenza delle neoplasie (pari al 29,3%), mentre le malattie del sistema circolatorio presentano un'incidenza maggiore rispetto alla media regionale pari al 33,2%. Sempre in riferimento alle medie regionali, risultano leggermente superiori l'incidenza delle malattie del sistema respiratorio che in Veneto sono pari a circa il 7,6% e le malattie croniche delle basse vie respiratorie pari a circa il 2,9%.

Dall'analisi dei dati a disposizione emerge una situazione che non riporta particolari criticità sul fronte della salute, della composizione sociale e di particolari cause di mortalità, che risulta generalmente allineata a quella regionale.

#### **4.6.2 Inquinamento atmosferico da traffico veicolare**

La relazione tra mezzi di trasporto e inquinamento atmosferico è costituita dal mutamento della composizione dell'aria provocato dalle emissioni dei veicoli.

In seguito, si riportano i principali inquinanti derivanti dal traffico veicolare.

##### **Particolato (PM<sub>x</sub>)**

Il particolato è costituito da particelle solide portate in sospensione dai gas. Le emissioni di polveri da traffico, a cui contribuiscono soprattutto i veicoli diesel, sono dovute anche all'usura dei freni, gomme e conglomerato bituminoso.

Il tempo di permanenza del particolato varia da pochi minuti a diversi giorni in funzione delle dimensioni del particolato stesso e dello strato atmosferico interessato. Il particolato può essere trasportato anche a lunghe distanze.

La rimozione può avvenire per via secca mediante la sedimentazione gravitazionale delle particelle e la coagulazione con altre particelle, oppure per via umida mediante le precipitazioni.

##### **Ossidi di zolfo (SO<sub>x</sub>)**

Normalmente gli ossidi di zolfo presenti in atmosfera sono il biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>) e l'anidride solforica (SO<sub>3</sub>); questi composti vengono anche indicati con il termine comune SO<sub>x</sub>. Sono gas incolori, di odore acre e pungente, prodotti dalla combustione di materiale contenente zolfo.

L'SO<sub>2</sub> deriva dall'ossidazione dello zolfo durante processi di combustione di sostanze che lo contengono sia come impurezza (per esempio combustibili fossili) sia come costituente fondamentale. L'SO<sub>2</sub> è il principale responsabile delle piogge acide, in quanto tende a trasformarsi in SO<sub>3</sub> e, in presenza di umidità, in acido solforico.

L'SO<sub>2</sub> persiste anche diversi giorni. In particolari condizioni meteorologiche e in presenza di quote elevate di emissioni, può diffondersi nell'atmosfera e interessare territori situati anche a grandi distanze. Viene rimosso mediante le precipitazioni e la deposizione secca.

##### **Ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>)**

Gli ossidi di azoto o NO<sub>x</sub>, rappresentati dal monossido di azoto (NO) e dal biossido di azoto (NO<sub>2</sub>), si presentano a temperatura ambiente in forma gassosa: l'NO è incolore e inodore, mentre l'NO<sub>2</sub> è rossastro e di odore forte e pungente.

Gli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) e gli ossidi di zolfo (SO<sub>x</sub>) possono formare i rispettivi nitrati e solfati di natura solida contribuendo così alla produzione del particolato secondario, ovvero alla diffusione di particelle che si formano in atmosfera per effetto della reazione chimica di sostanze inizialmente emesse in forma gassosa.

##### **Ozono**

L'ozono è un gas tossico di colore bluastro, costituito da molecole instabili formate da tre atomi di ossigeno (O<sub>3</sub>); queste molecole si scindono facilmente liberando ossigeno molecolare e un atomo di ossigeno estremamente reattivo (O<sub>3</sub> → O<sub>2</sub>+O). Per queste sue caratteristiche l'ozono è quindi un energico ossidante in grado di demolire materiali organici e inorganici.

L'O<sub>3</sub> è presente negli strati alti dell'atmosfera (stratosfera), è di origine naturale ed è utilissimo per la protezione dalle radiazioni ultraviolette solari.

### 4.6.3 Analisi dei possibili impatti

Dall'analisi delle componenti: incidentalità, rumore ed atmosfera emerge un buono stato dell'ambiente riferito a tali componenti. Sgravando i centri urbani di Isola Vicentina e S.Tomio (Malo) dall'attuale traffico di attraversamento per deviare i flussi sull'attuale viabilità di cantiere, ne emerge una situazione migliorativa nei centri e che al contempo non vengono generati impatti negativi nell'area della nuova viabilità.

Pertanto si prevedono impatti positivi sulla salute pubblica qualora l'attuale viabilità di cantiere non venga riconvertita in greenway, come invece previsto dal parere CTVIA.

## 4.7 FLORA E FAUNA

### 4.7.1 Vegetazione e flora

L'area interessata dal mantenimento della viabilità del lotto 1D è stata monitorata, anche per quanto concerne la componente vegetazionale, secondo quanto definito dal PMA vigente, il quale ha concluso la fase di Ante Opera nel 2011 ed oggi sta completando le attività previste per la fase di Corso d'Opera. Per caratterizzare la vegetazione e flora presente sono stati presi in considerazione i dati a disposizione derivanti dal Monitoraggio Ambientale in corso di completamento.

L'ambito della Vallugana è monitorato attraverso le seguenti stazioni:

- VEVF 104 – Prealpi Vicentine Comune di Malo Loc. Covolo – Siepi individuate;
- VEVF 204 – Prealpi Vicentine Comune di Malo Loc. Covolo – Plot permanente di analisi;
- VEVF 304 – Prealpi Vicentine Comune di Malo Loc. Covolo – Sito di controllo per l'analisi del consumo di fitocenosi;

I dati derivanti dalle schede di monitoraggio, delle attività di rilievo svolte nel corso del 2021, e in particolare dalla stazione VEVF 104, ci riporta la presenza di siepi costituite principalmente da *Corylus avellana*, *Juglans regia*, *Salix alba*, *Populus nigra*, *Acer campestre*, *Cornus sanguinea* e *Prunus cerasifera*, *Prunus avium*, *Robinia pseudoacacia*, *Morus alba*, *Ailanthus altissima* e *Ulmus minor*.

L'analisi condotta nella stazione VEVF 304 mostra la presenza di comunità di *Arrhenatherion elatioris*, ossia prati da mesici a pingui, regolarmente falciati, almeno due volte l'anno, e concimati in modo non intensivo. Si tratta di comunità floristicamente ricche che sono distribuite dalla pianura alle aree montane.

Le comunità dell'*Arrhenatherion elatioris* sono praterie in genere caratterizzate da un elevato numero di specie e nel caso specifico: *Arrhenatherum elatius*, *Avena fatua*, *Plantago lanceolata*, *Trifolium pratense*, *Lotus corniculatus*, *Centaurea nigrescens*, *Trisetum flavescens*, *Salvia pratensis*, *Dactylis glomerata*, *Anthoxanthum odoratum*, *Daucus carota*, *Taraxacum officinale*, *Ranunculus acris*, *Lolium perenne*, *Galium mollugo*, *Cerastium glomeratum*, *Achillea millefolium*, *Lentodon hispidus*, *Potentilla reptans*, *Ranunculus ficaria*, *Silene vulgaris*, *Holcus lanatus*, *Leucanthemum vulgare*, *Vicia cracca*, *Poa pratensis*, *Poa trivialis*, *Bromus hordeaceus*, *Erigeron annuus*.

Dal monitoraggio della stazione VEVF 204 emerge la presenza nell'area in esame di Ostrio-Querceto, che rappresenta un popolamento tipico dell'area collinare e pedemontana veneta e che presenta la composizione di seguito riportata.

- strato arboreo: *Quercus pubescens*, *Ostrya carpinifolia*, *Acer campestre*, *Fraxinus ornus* ed *Hedera helix*
- strato arbustivo: *Fraxinus ornus*, *Hedera helix*, *Crataegus monogyna*, *Ostrya carpinifolia*, *Acer campestre*, *Ligustrum vulgare*;
- strato erbaceo: *Ruscus aculeatus*, *Quercus pubescens*, *Viola alba*, *Hedera helix*, *Rubus sp.*, *Euonymus europaeus*, *Ligustrum vulgare*, *Crataegus monogyna*, *Acer campestre*, *Celtis australis*.



Esempi di vegetazione arborea e arbustiva presenti nell'area della Vallugana

All'interno della Vallugana, trattandosi di un ambito agricolo, sono inoltre presenti molteplici aree coltivate e in particolare: foraggere avvicendate, coltivazioni legnose agrarie con vite e fruttiferi, cereali per la produzione di granella (mais e frumento) e ortive.



Esempi di coltivazioni presenti nell'area della Vallugana

In generale non si riscontrano particolare criticità, le variazioni sono spesso correlate a fluttuazioni naturali che si ripropongono ogni anno, senza influire sulla struttura e la fisionomia della comunità.

#### 4.7.2 Fauna

La zona interessata dai monitoraggi si colloca nel paesaggio agrario di Vallugana, situato tra i comuni di Isola Vicentina e Malo. Si tratta di una superficie pianeggiante dove si alternano aree coltivate), zone prative costituite in prevalenza da arrenatereti, fasce boscate, siepi e fossati il cui stato idrico è molto variabile in funzione della quantità di precipitazioni. Ad arricchire questa diversità di habitat, nella parte meridionale si trovano pendii prativi sui quali si alternano macchie boscate, piante da frutto e terrazzamenti realizzati con muri a secco, che incrementano la presenza delle nicchie ecologiche e quindi la diversità di specie faunistiche.

L'ambito della Vallugana è monitorato sotto l'aspetto faunistico attraverso le seguenti stazioni: VEFA 203, VEFA 303, VEFA 403 e VEFA 503.

Sulla base quindi di quanto prescritto dal PMA vigente sono stati eseguiti i rilievi faunistici relativi alle seguenti componenti:

- erpetofauna (anfibi, rettili);
- teriofauna;
- ittiofauna.

La stazione denominata Fossi di Vallugana è caratterizzata da una ricca presenza di erpetofauna, che include specie particolarmente legate agli ambienti igrofilo e alberati più naturali della pianura (Rana di Lataste, Rana dalmatina, Tritone crestato, Tritone punteggiato, Biacco e Natrice dal collare). Si riporta l'analisi effettuata nel 2011 per il monitoraggio di Ante Opera dell'area della Vallugana.

Tipo di dati: xxx = presenza accertata direttamente mediante le indagini; xx = presenza indicata da dati pubblicati attendibili; x = presenza probabile, sulla base della presenza accertata nei territori circostanti o in ambienti simili.

NOME ITALIANO	NOME SCIENTIFICO	VE_FA_203 VE_FA_303
<b>ANFIBI</b>		
Salamandra pezzata	<i>Salamandra salamandra</i>	xx
Tritone alpestre	<i>Mesotriton alpestris</i>	xx

NOME ITALIANO	NOME SCIENTIFICO	VE_FA_203 VE_FA_303
Tritone crestato italiano	<i>Triturus carnifex</i>	xx
Tritone punteggiato	<i>Lissotriton vulgaris</i>	xx
Ululone dal ventre giallo	<i>Bombina variegata</i>	xx
Rospo comune	<i>Bufo bufo</i>	xx
Rospo smeraldino	<i>Pseudepidalea viridis</i>	xx
Raganella italiana	<i>Hyla intermedia</i>	xx
Rana dalmatina	<i>Rana dalmatina</i>	xxx
Rana di Lataste	<i>Rana latastei</i>	xxx
Rana verde	<i>Pelophylax sinkl. esculentus</i>	xx
<b>RETTILI</b>		
Orbettino	<i>Anguis fragilis</i>	xx
Lucertola muraiola	<i>Podarcis muralis</i>	xxx
Lucertola campestre	<i>Podarcis siculus</i>	
Ramarro occidentale	<i>Lacerta bilineata</i>	xx
Colubro liscio	<i>Coronella austriaca</i>	-
Biacco	<i>Hierophis viridiflavus</i>	xxx
Natrice dal collare	<i>Natrix natrix</i>	xxx
Natrice tassellata	<i>Natrix tessellata</i>	xx
Saettone	<i>Zamenis longissimus</i>	xx
Vipera comune	<i>Vipera aspis</i>	xx
<b>Specie rilevate</b>		<b>5</b>
<b>N°specie potenziali o certe</b>		<b>14</b>
<b>TOTALE SPECIE</b>		<b>19</b>

Per quanto riguarda la componente erpetologica i dati raccolti durante le campagne di rilievo in fase di CO2021 hanno confermato in generale la presenza delle specie rilevate anche nei precedenti monitoraggi di fase CO.

Nel corso del 2021, nell'area di indagine (Fossi di Vallugana) sono state censite 5 specie di anfibi: rana di Lataste (*Rana latastei*), rana dalmatina (*Rana dalmatina*) e rana verde (*Rana sinkl. esculentus*). Tra i rettili due specie sono state osservate: la lucertola muraiola (*Podarcis muralis*) e il biacco (*Hierophis viridiflavus*).

Nei mesi di novembre e dicembre 2021 il controllo dei campionatori *hair tubes* ha confermato la presenza della specie target, *Muscardinus avellanarius*, nell'area VEFAAPM\_503

Per quanto attiene l'avifauna, nel corso del 2011 è stato effettuato il monitoraggio di ante opere per gli uccelli svernanti e quelli nidificanti, i cui dati sono riportati nelle tabelle seguenti.

Specie rilevate durante il monitoraggio ante-operam degli uccelli svernanti; in grassetto le specie inserite nell'allegato I della Direttiva Uccelli.

SPECIE	FOSSI DI VALLUGANA
<b>Casmerodius albus</b>	
<i>Ardea cinerea</i>	
<i>Buteo buteo</i>	X
<i>Columba livia</i>	
<i>Anthus pratensis</i>	
<i>Motacilla alba</i>	
<i>Motacilla cinerea</i>	X
<i>Erithacus rubecula</i>	X
<i>Turdus merula</i>	X
<i>Troglodytes troglodytes</i>	X
<i>Parus major</i>	X
<i>Periparus ater</i>	X
<i>Aegithalos caudatus</i>	X
<i>Pica pica</i>	
<i>Corvus cornix</i>	X
<i>Corvus corax</i>	X
<i>Sturnus vulgaris</i>	X
<i>Passer montanus</i>	
<i>Passer spp.</i>	X
<i>Fringilla coelebs</i>	X
<i>Fringilla montifringille</i>	X
<i>Carduelis carduelis</i>	X
<i>Carduelis chloris</i>	X
<i>Carduelis spinus</i>	X
<i>Phylloscopus collybita</i>	
<i>Saxicola torquatus</i>	
<i>Serinus serinus</i>	
<i>Larus michahellis</i>	X
<i>Poecile palustris</i>	X

Specie rilevate durante il monitoraggio ante-operam degli uccelli nidificanti; in grassetto le specie inserite nell'allegato I della Direttiva Uccelli

SPECIE	FOSSI DI VALLUGANA
<i>Anas platyrhynchos</i>	
<i>Coturnix coturnix</i>	X
<i>Phasianus colchicus</i>	
<b>Casmerodius albus</b>	
<i>Ardea cinerea</i>	X
<i>Buteo buteo</i>	
<i>Falco tinnunculus</i>	X
<i>Falco subbuteo</i>	
<i>Gallinula chloropus</i>	X
<i>Fulica atra</i>	
<i>Columba palumbus</i>	X
<i>Streptopelia decaocto</i>	X
<i>Streptopelia turtur</i>	X
<i>Cuculus canorus</i>	X
<i>Apus apus</i>	
<i>Upupa epops</i>	
<b>Alcedo atthis</b>	
<i>Merops apiaster</i>	
<i>Picus viridis</i>	X
<i>Dendrocopos major</i>	X
<i>Jynx torquilla</i>	X
<i>Hirundo rustica</i>	X
<i>Delichon urbicum</i>	X
<i>Motacilla alba</i>	X
<i>Motacilla cinerea</i>	
<i>Luscinia megarhynchos</i>	X
<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	X
<i>Saxicola torquatus</i>	X
<i>Turdus merula</i>	X
<i>Turdus philomelos</i>	
<i>Sylvia atricapilla</i>	X
<i>Muscicapa striata</i>	
<i>Parus major</i>	X
<i>Cyanistes caeruleus</i>	X
<i>Aegithalos caudatus</i>	X
<b>Lanius collurio</b>	X
<i>Pica pica</i>	
<i>Corvus cornix</i>	
<i>Sturnus vulgaris</i>	X
<i>Passer italiae</i>	X

SPECIE	FOSSI DI VALLUGANA
<i>Passer montanus</i>	X
<i>Oriolus oriolus</i>	
<i>Fringilla coelebs</i>	X
<i>Carduelis carduelis</i>	X
<i>Serinus serinus</i>	X
<i>Carduelis chloris</i>	X
<i>Alauda arvensis</i>	
<i>Emberiza calandra</i>	
<i>Strix aluco</i>	
<i>Erithacus rubecula</i>	X
<i>Phylloscopus collybita</i>	X

Il monitoraggio degli uccelli nidificanti, per la fase di corso opera effettuato nel mese di maggio 2021 in 5 punti di ascolto ha permesso di rilevare la presenza delle specie sotto riportate.

12 maggio 2021	9 giugno 2021
<i>Anas platyrhynchos</i>	
	<i>Apus apus</i>
<i>Ardea cinerea</i>	
<i>Carduelis carduelis</i>	<i>Carduelis carduelis</i>
<i>Columba livia</i> var. <i>domestica</i>	
<i>Columba palumbus</i>	<i>Columba palumbus</i>
<i>Corvus cornix</i>	<i>Corvus cornix</i>
<i>Cuculus canorus</i>	<i>Cuculus canorus</i>
<i>Cyanistes caeruleus</i>	
<i>Delichon urbicum</i>	<i>Delichon urbicum</i>
<i>Dendrocopos major</i>	<i>Dendrocopos major</i>
<i>Emberiza cirrus</i>	
<i>Fringilla coelebs</i>	<i>Fringilla coelebs</i>
<i>Hirundo rustica</i>	<i>Hirundo rustica</i>
<i>Lanius collurio</i>	
<i>Motacilla alba</i>	<i>Motacilla alba</i>
<i>Motacilla cinerea</i>	<i>Motacilla cinerea</i>
<i>Parus major</i>	<i>Parus major</i>
<i>Passer italiae</i>	<i>Passer italiae</i>
<i>Passer montanus</i>	
	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>
<i>Pica pica</i>	
<i>Picus viridis</i>	<i>Picus viridis</i>
	<i>Saxicola torquatus</i>
<i>Serinus serinus</i>	

12 maggio 2021	9 giugno 2021
<i>Streptopelia turtur</i>	<i>Streptopelia turtur</i>
<i>Sturnus vulgaris</i>	<i>Sturnus vulgaris</i>
<i>Sylvia atricapilla</i>	<i>Sylvia atricapilla</i>
<i>Turdus merula</i>	<i>Turdus merula</i>

Nei medesimi giorni inoltre sono stati effettuati due rilievi supplementari per il monitoraggio dei lavori della Galleria di Malo, che hanno rinvenuto le seguenti specie:

12 maggio 2021	9 giugno 2021
	<i>Aegithalos caudatus</i>
	<i>Apus apus</i>
<i>Columba livia var. domestica</i>	<i>Columba livia var. domestica</i>
<i>Columba palumbus</i>	<i>Columba palumbus</i>
<i>Corvus cornix</i>	
	<i>Coturnix coturnix</i>
<i>Cuculus canorus</i>	<i>Cuculus canorus</i>
<i>Delichon urbicum</i>	<i>Delichon urbicum</i>
	<i>Dendrocopos major</i>
<i>Emberiza cirlus</i>	<i>Emberiza cirlus</i>
	<i>Falco tinnunculus</i>
<i>Fringilla coelebs</i>	<i>Fringilla coelebs</i>
<i>Hirundo rustica</i>	<i>Hirundo rustica</i>
<i>Lanius collurio</i>	<i>Lanius senator</i>
<i>Miliaria calandra</i>	<i>Miliaria calandra</i>
<i>Motacilla alba</i>	<i>Motacilla alba</i>
	<i>Muscicapa striata</i>
<i>Parus major</i>	<i>Parus major</i>
<i>Passer italiae</i>	<i>Passer italiae</i>
<i>Passer montanus</i>	
	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>
<i>Pica pica</i>	<i>Pica pica</i>
<i>Picus viridis</i>	<i>Picus viridis</i>
<i>Streptopelia decaocto</i>	<i>Streptopelia decaocto</i>
<i>Sturnus vulgaris</i>	<i>Sturnus vulgaris</i>
<i>Sylvia atricapilla</i>	<i>Sylvia atricapilla</i>
<i>Turdus merula</i>	<i>Turdus merula</i>

Mentre per quanto riguarda il monitoraggio degli uccelli svernanti, per la fase di corso opera effettuato nel mese di dicembre 2021 sono stati eseguiti due rilievi il 28 ed il 13 come campagna supplementare Galleria di Malo. Questi hanno permesso di rilevare la presenza delle specie sotto riportate.

22 Dicembre 2021	13 dicembre 2021
	<i>Aegithalos caudatus</i>
	<i>Ardea cinerea</i>
<i>Bubulcus ibis</i>	<i>Bubulcus ibis</i>
<i>Buteo buteo</i>	
<i>Carduelis carduelis</i>	<i>Carduelis carduelis</i>
<i>Carduelis chloris</i>	
<i>Carduelis spinus</i>	<i>Carduelis spinus</i>
<i>Columba livia var. domestica</i>	
<i>Corvus cornix</i>	<i>Corvus cornix</i>
	<i>Dendrocopos major</i>
<i>Erithacus rubecula</i>	<i>Erithacus rubecula</i>
<i>Falco tinnunculus</i>	
<i>Fringilla coelebs</i>	<i>Fringilla coelebs</i>
<i>Motacilla alba</i>	
<i>Motacilla cinerea</i>	<i>Motacilla cinerea</i>
<i>Parus major</i>	<i>Parus major</i>
<i>Passer italiae</i>	<i>Passer italiae</i>
<i>Phoenicurus ochrurus</i>	
<i>Pica pica</i>	
<i>Picus viridis</i>	<i>Picus viridis</i>
<i>Prunella modularis</i>	
<i>Regulus ignicapillus</i>	<i>Regulus ignicapillus</i>
<i>Sturnus vulgaris</i>	<i>Sturnus vulgaris</i>
	<i>Troglodytes troglodytes</i>
<i>Turdus merula</i>	

Come emerge dalle tabelle, la Vallugana presenta una buona ricchezza di specie, grazie alla diversificazione degli ambienti che sono in grado di ospitare un maggior numero di siti riproduttivi.

#### 4.7.3 Analisi dei possibili impatti

In riferimento alla componente vegetazionale non si prevedono ulteriori impatti, in quanto non si prevede di utilizzare ulteriori superfici rispetto a quelle già attualmente utilizzate.

In riferimento alla componente fauna ed avifauna i disturbi sono da considerarsi trascurabili, in quanto rispetto allo stato attuale l'arteria avrà una riduzione sensibile del traffico di mezzi (non ci saranno più quelli funzionali al cantiere) che tuttavia non rappresenta un fattore di rischio rilevante.



Componente	OPZIONE GREENWAY		OPZIONE MANTENIMENTO VIABILITA'	
	Interferenze	Valutazione dell'impatto	Interferenze	Valutazione dell'impatto
<b>Atmosfera</b>	La trasformazione dell'attuale viabilità in greenway implica una riduzione delle emissioni tuttavia stimate come non rilevanti nell'area contigua, con un aumento in termine di emissioni negli abitati di San Tomio in Comune di Malo e di Isola Vicentina. L'impatto è pertanto nullo nell'area afferente alla viabilità e negativo medio in riferimento ai centri abitati, il bilancio di questi impatti è pertanto definito in "negativo basso"		Riduzione in termine di emissioni negli abitati di San Tomio in Comune di Malo e di Isola Vicentina, i mezzi non saranno più obbligati ad attraversare i suddetti centri urbani per accedere alla SP46.	
<b>Rumore</b>	Il clima acustico subirà un lieve miglioramento nell'area dell'attuale viabilità, tuttavia, si ritiene che gli impatti legati al traffico di determinerà un impatto negativo sul clima acustico negli abitati di San Tomio ed Isola Vicentina.		Si prevede una riduzione dell'impatto acustico negli abitati in quanto i mezzi, percorrendo la viabilità in esame alla volta della SP46 non dovranno più attraversare né il centro di Isola Vicentina, né l'abitato di San Tomio a Malo.	
<b>Incidentalità</b>	Aumento del rischio di incidentalità nei centri abitati in quanto il traffico di attraversamento verrà portato al loro intero. Si segnala la difficoltà data dalla viabilità comunale esistente di attraversamento dei due centri, caratterizzata da incroci e strettoie pericolose.		Riduzione del rischio di incidentalità di chi abita negli abitati e dei viaggiatori stessi. Si segnala la difficoltà data dalla viabilità comunale esistente di attraversamento dei due centri, caratterizzata da incroci e strettoie pericolose.	
<b>Salute Pubblica</b>	Peggioramento della salute pubblica nei Comuni di Malo e Isola Vicentina, il traffico attraverserà gli abitati pertanto aumenteranno gli impatti sulle componenti rumore, atmosfera ed incidentalità.		Deviare il traffico di attraversamento sulla nuova arteria porterà una riduzione in termine di emissioni nei due abitati, sarà pertanto possibile verificare un miglioramento della salute pubblica, diretta conseguenza della riduzione di emissioni date dal traffico di attraversamento in termini di rumore ed emissioni in atmosfera, nonché verrà ridotto il rischio di incidentalità.	
<b>Flora e Fauna</b>	Non si prevedono impatti		Non si prevedono impatti	

#### 4.8.2 La matrice quantitativa

Il modello valutativo proposto ha lo scopo di fornire una rappresentazione quantitativa degli impatti e nello specifico, coerentemente con le analisi svolte, le tabelle approfondiscono i possibili impatti riportando la valutazione effettuata per la trasformazione della viabilità in greenway ed in alternativa il mantenimento della stessa.

Le tabelle riepilogative sono composte ciascuna da  $n_i$  righe corrispondenti al numero di azioni/interferenze che possono dare luogo a impatti sulle componenti ambientali.

La valutazione è stata eseguita attraverso l'attribuzione di un valore positivo o negativo all'impatto individuato, coerente con le valutazioni effettuate per ciascuna componente e riassunte ai paragrafi precedenti.

Le scale utilizzate sono composte dai seguenti tre livelli di impatto:

- un livello positivo, cui si attribuiscono valori maggiore di 1 (compresi tra +1 e +4);
- un livello trascurabile, che esprime modifiche non distinguibili all'interno della variabilità propria del sistema, cui si attribuisce un valore compreso tra -1 e +1;
- un livello negativo, cui si attribuiscono valori compresi tra -1 e -4.

Il valore negativo della scala è poi modulato in più livelli:

- negativo basso: quando si determina la necessità di ulteriori mitigazioni, non previste dal progetto, per minimizzare l'impatto, con valori compresi tra -1 e -2;
- negativo medio: quando si determina la necessità di compensazioni, con valori compresi tra -2 e -3;
- negativo alto: quando al netto di mitigazioni e compensazioni permane un impatto negativo (cioè un peggioramento misurabile e prevedibile delle condizioni della componente ambientale considerata), con valori compresi tra -3 e -4.

Tra +1 e +4	0	Tra +1 e -1 (escluso 0)	Tra -1 e -2	Tra -2 e -3	Tra -3 e -4
Positivo	Non presente	Non percepibile	Basso	Medio	Alto
Impatto positivo	Impatto nullo	Impatto trascurabile	Impatto negativo		

Alle azioni/interferenze che possono dare luogo ad impatti ambientali sono state attribuiti dei pesi.

L'attribuzione del peso degli impatti è stata condotta assegnando il peso maggiore alle interferenze che, sulla base delle analisi condotte, si ritiene possano avere maggiori ripercussioni sull'ambiente, anche in considerazione della sensibilità alle problematiche manifestata dall'opinione pubblica e dalle popolazioni coinvolte.

Il peso è dato da un numero intero positivo compreso tra 1, importanza minima, e 5, importanza massima. I pesi poi sono stati normalizzati a 1.

Gli impatti complessivi sono individuati come  $Ici$  con  $i$  che varia da 1 a  $n$  (numero di righe = numero impatti).

$Ici$  è calcolato come sommatoria dei prodotti del  $xi$ -esimo impatto moltiplicato per il  $Pi$ -esimo peso corrispondente (normalizzato a 1).

Nelle successive tabelle si riportano i valori relativi ai tre scenari analizzati.

Componente	Interferenze	OPZIONE GREENWAY				OPZIONE MANTENIMENTO VIABILITA'				
		Peso dell'impatto	Peso dell'impatto normalizzato	Impatto relativo	Impatto pesato	Peso dell'impatto	Peso dell'impatto normalizzato	Impatto relativo	Impatto pesato	
Atmosfera	Variazioni della qualità dell'aria per emissioni di gas di scarico dai mezzi ed emissioni di polveri	5	0,24	-1,5	-0,36	5	0,24	2,5	0,6	
Rumore	Alterazione del clima acustico	5	0,24	-2,5	-0,6	5	0,24	2,5	0,6	
Incidentalità	Effetti sul livello di incidentalità derivanti dalle variazioni di traffico	4	0,19	-2,5	-0,47	4	0,19	2,5	0,47	
Salute pubblica	Effetti derivanti dalle interferenze evidenziate per le componenti ambientali correlate con la salute pubblica (atmosfera, rumore, incidentalità)	5	0,24	-2,5	-0,6	5	0,24	2,5	0,6	
Flora e fauna	Effetti indiretti di perdita, perturbazione e/o frammentazione di habitat/ecosistemi e perturbazione alle specie	2	0,10	0	0,00	2	0,10	0	0,00	
				<b>IMPATTO</b>	<b>-2,03</b>				<b>IMPATTO</b>	<b>2,27</b>

Dalla matrice se ne deduce che la conversione dell'attuale viabilità produce un impatto sul contesto di riferimento ambientale negativo medio con un impatto pesato di -2,03), mentre mantenendo l'attuale viabilità (evitandone quindi la sua riconversione) si genera un impatto positivo (con un impatto pesato pari a 2,27).

## 5. CONCLUSIONI

La presente variante non sostanziale nasce dunque dalla manifesta esigenza territoriale espressa dalle Amministrazioni locali interessate, Comune di Malo e Comune di Isola Vicentina, e riguarda la volontà di mantenere la viabilità ad oggi utilizzata anche ad uso del cantiere, per la mobilità locale esistente, non prevedendo pertanto la sua riconversione a Greenway, come invece previsto dal Parere della CTVIA del 13/02/2006 in riferimento alla soluzione di Variante n.5.

La viabilità, come meglio specificato negli elaborati del progetto esecutivo approvato, dispone di tutti gli standard tali da essere considerata idonea al traffico locale esistente e pertanto non si necessita della realizzazione di ulteriori opere rispetto a quanto già costruito.

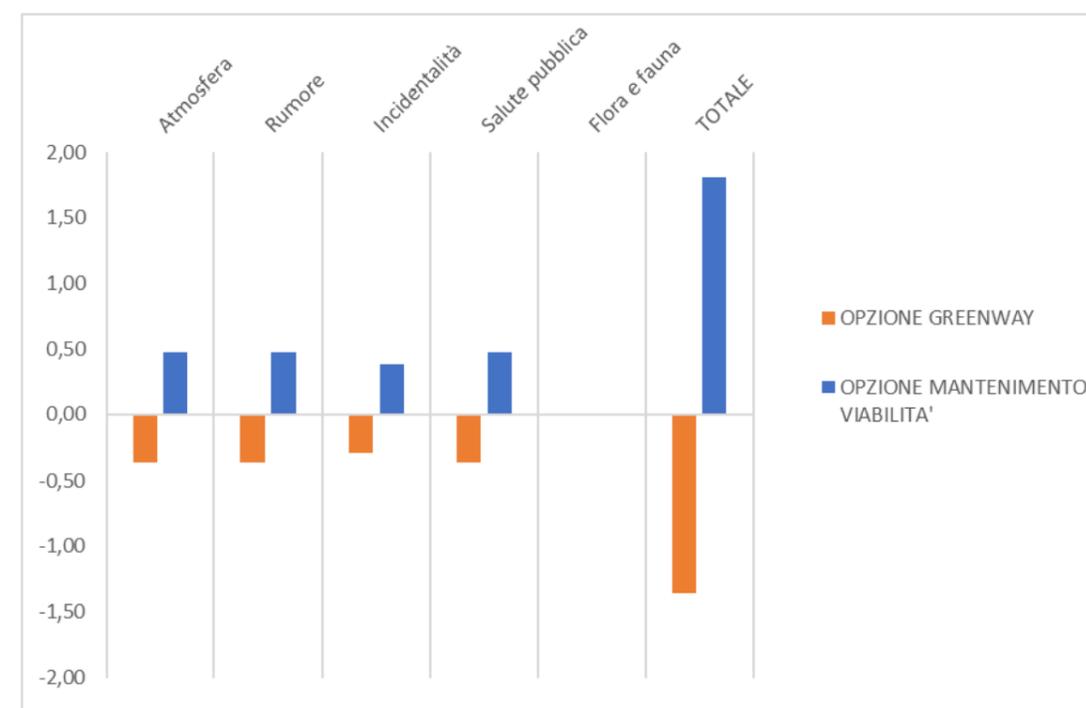
Questa strada, utile durante la fase di cantiere per l'accesso alla galleria naturale "Malo" dalla finestra della Vallugana sia dei mezzi di soccorso che dei mezzi d'opera impiegati nel trasporto del materiale di scavo, costituisce un'alternativa per la mobilità locale e consente di:

- Ridurre il traffico pesante all'interno del centro abitato del Comune di Isola Vicentina indotto dalle attività produttive presenti sulla viabilità esistente di San Tomio costituendo un collegamento diretto con la SP46;
- Migliorare il traffico locale che collega il nucleo abitato della frazione Vallugana del Comune di Malo con la SP46, riducendo il traffico che attualmente insiste sul nucleo abitato della frazione Fondo Muri del Comune di Malo ed il centro abitato del Comune di Isola Vicentina;
- Garantire la gestione delle emergenze in fase di esercizio della superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta per i mezzi di soccorso provenienti e diretti verso la finestra della galleria naturale "Malo" dalla SP46, che diversamente sarebbero costretti ad utilizzare l'attuale viabilità comunale che attraversa i nuclei abitati delle frazioni del Comune di Malo e di Isola Vicentina.

Poiché quanto richiesto con parere n. 2840 del 12/10/2018 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS è strettamente connesso alla sola cantierizzazione della Galleria Malo e in particolare alla tipologia di scavo della galleria e relativa modalità di smaltimento dei materiali di scavo, ciò non implica nessuna variazione della tipologia di strada che continua a restare tale e quale a quanto già approvato e

confermato nelle precedenti varianti del 2013 prima e 2016 dopo, non necessitando quindi di ulteriori opere aggiuntive.

Si precisa che gli impatti ambientali verificati allo stato di fatto senza viabilità sono particolarmente riferiti agli abitati di San Tomio e quello di Isola Vicentina e sono sostanzialmente riferiti al rumore, alle dispersioni in atmosfera, all'incidentalità e di conseguenza alla salute pubblica.



Mettendo in raffronto la realizzazione della Greenway ed il mantenimento della viabilità esistente, si pone in evidenza che l'eliminazione di tale viabilità di attraversamento vedrebbe un conseguente impatto significativo negativo sull'abitato di San Tomio in Comune di Malo e su quello di Isola Vicentina in termini di emissioni in atmosfera, rumore, incidentalità e salute pubblica, dato dal traffico di attraversamento.

In conclusione, si ritiene che la richiesta delle Amministrazioni Comunali di Malo ed Isola Vicentina siano maggiormente compatibili con il sistema ambientale esistente e migliorative rispetto al sistema ambientale ed antropico degli abitati, e che non prevedendo alcun intervento progettuale si ritiene che **la Variante oggetto della presente relazione di compatibilità ambientale sia da intendersi quale Variante non sostanziale.**

6. ALLEGATI

6.1 Parere del MATTM del 13/02/2006



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Parere

espresso ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190 ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera:

“Superstrada Pedemontana Veneta”

PROPONENTE  
REGIONE DEL VENETO

La Commissione

visto l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che delega il Governo ad individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

visto l'allegato 2 della Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 che contempla tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della Legge n. 443 del 2001, la Superstrada Pedemontana Veneta

visti gli artt. 17 e ss. del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190 e successive modificazioni ed integrazioni di cui al Decreto Legislativo 17 agosto 2005 n. 189, che regolano la procedura per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere;

visto l'art. 18, comma 5 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190 e successive modificazioni ed integrazioni di cui al Decreto Legislativo 17 agosto 2005 n. 189, che 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 Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale;

visti in particolare l'art. 18 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190 e successive modificazioni ed integrazioni di cui al Decreto Legislativo 17 agosto 2005 n. 189, sulle finalità dell'istruttoria e le norme tecniche, l'art. 19 dello stesso decreto che individua il contenuto della valutazione di impatto ambientale nonché l'art. 20 secondo il quale alla Commissione spetta di

1 di 33

“Superstrada Pedemontana Veneta”

4	Variante di Castelgomberto Soluzione B	Riduce l'impatto dello svincolo di Castelgomberto e nella zona di attraversamento dell'area industriale	Elimina il transito attraverso l'area industriale di Castelgomberto	Ottimizza accessibilità allo svincolo e favorisce la realizzabilità delle opere nella zona critica di attraversamento dell'area industriale	Aumento significativo dei costi di progetto per la realizzazione della galleria naturale di circa 150 m	vedi integrazioni
5	Variante di Vallugana	La diversa ubicazione della finestra riduce impatto sulla valletta laterale di interesse naturalistico, interessata dal progetto base. Se la finestra sarà utilizzata per accesso al cantiere di scavo, si avrà un aumento dell'impatto sugli insediamenti della Vallugana e sarà necessario realizzare una variante alla viabilità per il trasporto dello smarino. Al termine dei lavori la nuova viabilità dovrà essere trasformata in pista ciclopedonale	Non vi sono siti sensibili censiti	La variante alla strada della Vallugana dovrà essere realizzata solo nel caso di scavo con metodi tradizionali con utilizzo di un fronte intermedio di attacco per contenere i tempi esecutivi per consentire il trasporto a discarica dello smarino senza attraversare i nuclei abitati e i centri di S. Tomio e Isola Vicentina.	Aumento non significativo dei costi di progetto, essendo parzialmente compensati da minori costi di trasporto a discarica dello smarino	SI
6	Variante di Malo	Il nuovo tracciato elimina la divisione di Borgo Redentore dal resto del territorio comunale	Nessuna modifica sostanziale	Ottimizza la posizione dello svincolo di Malo con previsione variante SS 46 del Pasubio	Aumento dei costi di progetto.	vedi integrazioni
7	Variante Villaverla Montecchio Precalcino Sarcedo	La realizzazione della galleria artificiale in corrispondenza di Villaverla riduce i problemi di impatto paesaggistico. Minimizza il taglio territoriale e in località Contrà Brugine e Quartieri.	Eliminato l'impatto rumore per la zona edificata di Villaverla (zona sud). Eliminata interferenza con centraline Consorzio Medio Astico Bacchiglione	E' stata ridisegnata l'interconnessione tra SPV e A31, con raggi di curvatura più comodi, inseriti due tratti in galleria artificiale di circa 500 m (Villaverla) e di 400 m (località Quartieri), abbassata la livelletta, e modificato il tracciato per allontanarlo dai nuclei abitati	Aumento dei costi di progetto.	vedi integrazioni
8	Variante Breganze Bassano Rosà Soluzione A	La realizzazione di viabilità secondaria garantisce la continuità di circolazione nell'asse est ovest al traffico locale, ma aumenta l'occupazione territoriale lungo il corridoio parallelo alla nuova superstrada, salvo il tratto in corrispondenza dello svincolo di Marostica interessato da una importante area industriale. La previsione di attraversamento in sotterraneo dello svincolo di Marostica riduce l'impatto visivo verso Marostica.	L'attraversamento in trincea coperta dello svincolo di Marostica interessa un'area a rischio idraulico.	E' stata disegnata la viabilità complementare a servizio dell'area e modificato almetricamente il tracciato a Marostica e a Bassano per consentire l'attraversamento della viabilità esistente a quota campagna.	Aumento significativo dei costi di progetto, solo parzialmente compensati da minori costi di cantierizzazione per la realizzazione della nuova sede lungo la Gasparona	vedi integrazioni
8	Variante Breganze Bassano Rosà Soluzione B	La utilizzazione di viabilità locale come supporto all'attraversamento est ovest per l'area di Nove e di Bassano-Rosà minimizza l'occupazione territoriale. La previsione di attraversamento in viadotto dello svincolo di Marostica mantiene l'impatto visivo verso Marostica.	L'area a rischio idraulico dello svincolo di Marostica è superata con un viadotto	E' stata disegnata la viabilità complementare a servizio utilizzando al massimo la viabilità esistente, ma soprattutto quella di previsione dei PRG di Nove, Bassano e Rosà	Aumento significativo dei costi di progetto, solo parzialmente compensati da minori costi di cantierizzazione per la realizzazione della nuova sede lungo la Gasparona	NO
9	Variante di Cassola	Viene eliminato l'impatto sull'area industriale di Cassola. Il passaggio in	Interessa ambito di cava	Ottimizza il tracciato, che non aveva considerato la	Aumento non significativo dei	vedi integrazioni

“Superstrada Pedemontana Veneta”

11 di 33

## 6.2 Parere CIPE n.96/2006

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)  
SUPERSTRADA A PEDAGGIO PEDEMONTANA VENETA

## IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede che gli interventi medesimi siano ricompresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTO l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

8

- **TRATTO CASTELGOMBERTO-CORNEDO V.NO**  
Al fine di preservare per quanto possibile le zone industriali esistenti e di non influire sulle esigenze territoriali derivanti dalla pianificazione comunale e sovracomunale, si ritiene utile sviluppare la soluzione con alternativa indicata dalla Commissione regionale VIA, basata su una doppia geometria con separazione delle due carreggiate: la marcia da Nord a Sud seguendo la variante 4-B, la marcia da Sud a Nord sempre con un tratto in galleria artificiale, seguendo il tracciato planaltimetrico indicato dalla variante 4-A. Analoga considerazione vale per la riorganizzazione funzionale dello svincolo.  
In alternativa, anche in considerazione delle valutazioni di carattere ambientale e paesaggistico che potranno essere espresse dai competenti Ministeri, si ritiene di poter sviluppare progettualmente la soluzione indicata nel documento "Integrazioni per Commissione speciale VIA – Dicembre 2005".  
La soluzione progettuale prescelta dovrà comunque assicurare adeguata funzionalità per i collegamenti con l'alta valle dell' Agno e in particolare con la S.P. 246 in direzione delle zone produttive di Valdagno e turistiche di Recoaro Terme, attraverso una bretella di raccordo alla variante di Cornedo Vicentino, recentemente realizzata.
- **VARIANTE N. 5 DI VALLUGANA**  
La finestra alla galleria di Malo, prevista in località Vallugana, così come planimetricamente indicato nella variante n. 5, risulta essere indispensabile ad assicurare l'esistenza di una via di fuga, nonché la possibilità di accesso dei mezzi di soccorso nella galleria stessa. La localizzazione della galleria di emergenza secondo quanto proposto dal SIA nella variante n. 5 appare migliorativa.  
Si conferma che l'utilizzo della finestra per l'evacuazione del materiale di smarino non appare tuttavia proponibile, in ragione della elevata sensibilità paesaggistico-ambientale dei siti che verrebbero interessati dal transito dei mezzi d'opera in fase di cantiere.
- **VARIANTE DI MALO**  
Il tracciato di variante n. 6 proposto dal SIA appare preferibile, in quanto non produce separazione territoriale tra l'abitato di Borgo Recontore e il Comune capoluogo (Malo), mantenendo il tracciato della S.P.V. a sud dell'abitato stesso.  
Si ritiene, inoltre, utile ottimizzare la geometria dello svincolo con la nuova S.P. 46 di progetto, dal punto di vista planimetrico, al fine di ridurre le aree intercluse, anche prevedendo l'affiancamento stretto della bretella di raccordo con la S.P. 46 esistente, preferibilmente a nord del tracciato della S.P.V. stessa.  
Si concorda, quindi, con quanto sviluppato progettualmente nel documento "Integrazioni per la Commissione speciale VIA – Dicembre 2005". Nella progettazione definitiva andrà verificata, infine, la realizzazione di un sottopasso in corrispondenza di Via Busatti.
- **INTERCONNESSIONE S.P.V. – A31**  
Come sottolineato da varie Amministrazioni locali, appare opportuno rivedere la geometria dello svincolo di progetto preliminare e di quello proposto nel SIA, al fine di garantire fluidità alle singole manovre di svincolo, contenendo comunque l'impatto sui territori circostanti e diminuendo, inoltre, sensibilmente, l'entità dei terreni da

## 6.3 Ordinanza Commissariale n. 123 del 23 Dicembre 2013


**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA  
DETERMINATASI NEL SETTORE DEL TRAFFICO E  
DELLA MOBILITA' NEL TERRITORIO DELLE  
PROVINCE DI TREVISO E VICENZA**  
 Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri  
 n. 3802 del 15 agosto 2009

Decreto n. **123**

Oggetto: Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802 del 15.08.2009, art. 2, comma 4.  
 Approvazione della progettazione esecutiva del Lotto 1 tratta C della Superstrada Pedemontana Veneta.  
 (C.U.P. H51B03000050009)

*Note per la trasparenza:  
 Trattasi di provvedimento per l'approvazione del progetto esecutivo del Lotto 1 tratta C della Superstrada Pedemontana Veneta ricadente nei Comuni di Cornedo Vicentino, Castelgomberto, Malo, Isola Vicentina, Villaverla, Thiene e Montebelluna necessario per consentire il successivo avvio dei lavori per tale tratto.*

IL COMMISSARIO DELEGATO

PREMESSO CHE:

- con Deliberazione C.I.P.E. n. 96 del 29.03.2006, pubblicata nella G.U. n. 222 del 23.09.2006, è stato approvato il progetto preliminare della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta;
- con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 31.07.2009 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza fino al 31.07.2010, ora prorogato fino al 31.12.2014 con D.P.C.M. del 22.12.2012;
- con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802 del 15.08.2009 è stato nominato il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'area interessata dalla realizzazione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta;
- in data 21.10.2009 è stata sottoscritta la Convenzione tra il Commissario Delegato e il Concessionario – ATI Consorzio Stabile SIS Società Consortile per Azioni – Itinere Infraestructuras S.A. – per la progettazione definitiva ed esecutiva, nonché la costruzione e la gestione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta;
- in data 09.11.2009 è stato sottoscritto il Protocollo di Intesa tra la Regione Veneto ed il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nell'area interessata dalla realizzazione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta;
- in data 05.01.2010 è stato presentato il progetto definitivo dell'opera dal Concessionario, ATI Consorzio Stabile SIS Società Consortile per Azioni – Itinere Infraestructuras S.A., poi aggiornato in data giugno 2010;
- in data 23.07.2010 è stato sottoscritto il Protocollo di legalità – Lavori per la realizzazione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta tra le Prefetture di Vicenza e di Treviso, il Commissario Delegato e l'ATI "Consorzio stabile SIS";
- in data 20 settembre 2010 con Decreto n. 10, previo parere del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art. 4 comma 4 dell'Ordinanza n. 3802/2009 espresso in data 22.03.2010, il Commissario Delegato ha approvato, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2, comma 2, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802 del 15 agosto 2009, il Progetto Definitivo della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta;
- in data 25.02.2011 la costituita società di progetto Superstrada Pedemontana Veneta S.r.l., è subentrata, a tutti gli effetti, all'ATI Consorzio Stabile SIS Società Consortile per Azioni - Itinere Infraestructuras S.A., a seguito della presa d'atto con nota prot. n. 213 del Commissario Vicario, dell'esito dell'informativa antimafia ai sensi e per gli effetti di cui alla L. 31.07.1965, n. 575, alla L. 17.01.1994, n. 47, al D.Lgs 08.08.1994, n. 490, al D.M. 16.12.1997 e al D.P.R. 03.06.1998, n. 252;

VIA C. Basiglio, 5 - 30174 - MESTRE - VENEZIA  
 TEL. 041.2907775 - 041.2907723 FAX: 041.2907852 - 041.2907774


**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA  
DETERMINATASI NEL SETTORE DEL TRAFFICO E  
DELLA MOBILITA' NEL TERRITORIO DELLE  
PROVINCE DI TREVISO E VICENZA**  
 Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri  
 n. 3802 del 15 agosto 2009

D. nella fase realizzativa, anche a seguito di quanto verrà concordato nell'ambito delle procedure espropriative, dovrà essere garantita, ove necessario, l'efficienza dei sistemi irrigui interferenti con la costruenda Superstrada;

E. dovrà essere effettuata una prova in corso d'opera per i tratti in trincea, e successivamente in fase di collaudo, dell'intero sistema di pompaggio delle acque di pertinenza della piattaforma stradale;

F. prima dell'inizio dei lavori, in riferimento alla bonifica bellica, dovrà essere acquisito il parere dell'Autorità militare competente;

G. la messa in esercizio della galleria di Malo, ai sensi del D.Lgs 5.10.2006 n° 264, è subordinata all'emissione del parere favorevole della "Commissione Gallerie" di cui all'art. 4 e con le procedure previste nell'allegato 4 dello stesso D.Lgs 264/2006. Il Concessionario dovrà in ogni caso tener conto delle determinazioni assunte dal "Tavolo Tecnico" attivo presso la Prefettura di Vicenza in merito al "Piano di Sicurezza e di Coordinamento Gestione delle Emergenze";

H. le modalità di misura in cantiere e la relativa computazione economica degli scavi nella galleria naturale di Malo dovranno essere effettuate in conformità alle "Linee guida per l'applicazione delle sezioni tipo", previste nell'allegato NG16 delle "Specifiche Tecniche per la Progettazione Esecutiva e Capitolato per Monitoraggio Ambientale" del Capitolato Speciale d'Appalto A.N.A.S.;

I. gli elaborati progettuali relativi alla galleria naturale Malo dovranno essere adeguati a quanto espresso dal C.T.S. con Verbale n° 13 del 16.09.2013 in relazione all'eliminazione delle piazzole di sosta in galleria. Prima dell'inizio dei lavori, il Concessionario dovrà trasmettere gli elaborati da sottoporre all'approvazione del R.U.P.;

J. la galleria d'emergenza "Vallugana", così come prescritto dalla Deliberazione CIPE n° 96/2006 di approvazione del Progetto Preliminare e pronuncia di compatibilità ambientale della S.P.V., non potrà essere utilizzata per la movimentazione dello "smarino" proveniente dai lavori di scavo della galleria di Malo;

K. per la movimentazione dello "smarino" proveniente dai soli lavori di scavo della galleria d'emergenza "Vallugana", dovrà essere preventivamente adeguata la strada di collegamento ricompresa fra la stessa galleria d'emergenza e la S.P. n° 46;

L. a seguito dell'integrazione della Relazione Specialistica, "Studio Fluidodinamico Computazionale (CFD)" delle emissioni della galleria naturale di Malo per il portale lato Treviso, richiesta in sede d'istruttoria, si evidenzia la criticità in termini di impatto atmosferico in particolari situazioni osservata per i parametri NO<sub>2</sub> e PM, intesi come valori massimi di concentrazione. Pertanto, si prescrive che in tali condizioni dovranno essere attivati gli impianti di ventilazione ed estrazione della galleria e dovrà essere, altresì, adeguatamente monitorato (post opera) l'intero contesto territoriale afferente alla sezione d'uscita della galleria lato Treviso;

M. per quanto attiene la sistemazione delle aree a verde, si raccomanda:

- la verifica, in aree particolarmente sensibili quali l'attraversamento di torrenti e fiumi, degli impianti arborei/arbustivi prevedendo in prevalenza l'inserimento di specie maggiormente assimilabili alle formazioni già presenti nell'area, al fine di garantire continuità fitosociologica ed evitare l'inserimento di specie che possano modificare nel medio periodo la comunità vegetale;
- di verificare e dare priorità all'utilizzo di impianti di specie a rapido accrescimento nelle immediate vicinanze di aree di cantiere;
- che l'esecuzione delle opere a verde sia realizzata il prima possibile, ed in ogni caso appena la stagione vegetativa lo consenta, al fine di ottenere quanto prima le mitigazioni ambientali previste dal progetto;

N. in fase esecutiva si raccomanda il massimo coordinamento operativo, anche ai fini della sicurezza dei cantieri, con gli Enti gestori dei sottoservizi ed interferenze in genere, che dovranno provvedere direttamente alla risoluzione delle interferenze di propria competenza;

O. si raccomanda che in fase realizzativa sia ulteriormente effettuata una verifica relativa

VIA C. Basiglio, 5 - 30174 - MESTRE - VENEZIA  
 TEL. 041.2907775 - 041.2907723 FAX: 041.2907852 - 041.2907774

**6.4 Parere n. 2840 del 12 Ottobre 2018 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – Variazione progettuale**

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 14 DIC. 2018 PAG. 11 DI 30



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. 2840 del 12 Ottobre 2018

Progetto:	Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006
	Progetto Definitivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta. Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600 Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00
	IDVIP 4074
Proponente:	Regione Veneto

PAG 11 DI 30

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 14 DIC. 2018 PAG. 12 DI 30

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00



Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota prot. 171728 del 10/05/2018, acquisita al prot. DVA/11047 del 14/05/2018, con la quale la Regione Veneto ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Verifica Varianti, art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 relativamente al Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00;

VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la 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";
- 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" e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 27;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114";

VISTI

- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. 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;
- 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;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- 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;
- 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 ed i successivi decreti integrativi;

2

PAG 12 DI 30

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 14 DIC. 2018 PAG. 13 DI 30

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600.  
Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00

- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

**VISTA** la nota prot. DVA/11640 del 21/05/2018, acquisita con prot. CTVA/1914 del 22/05/2018, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) la procedura di Verifica Varianti, art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 relativamente al Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00;

**CONSIDERATO che:**

- con Parere n. 77-CSVIA-PRR-VIA del 13/02/2006 la Commissione ha espresso giudizio positivo, con prescrizioni, circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare della "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta";
- con Delibera n.96 del 29.03.2006 il CIPE, ai sensi e per gli effetti della Legge n. 443 del 21.12.2001 e del Decreto Legislativo n.190 del 20.08.2002, ha approvato il progetto preliminare della "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta";
- in data 31 luglio 2009 il Consiglio dei Ministri ha dichiarato lo stato di emergenza socioeconomica ambientale nei territori delle provincie di Treviso e Vicenza e con ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri numero 3802 del 15/08/2009, è stato nominato il commissario delegato;
- in data 04/09/2009 il Commissario Delegato, ha provveduto a consegnare sotto le riserve di legge, le attività di redazione della progettazione definitiva, conseguentemente si è provveduto alla redazione del progetto definitivo, consegnandolo all'ufficio del Commissario in data 05/01/2010;
- il comitato tecnico scientifico previsto dall'ordinanza n. 3802/2009 della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha espresso il proprio parere sul progetto definitivo in data 22/03/2010;
- con il Decreto n.10 del 20/09/2010, il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2, comma 2, dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3802 del 15/08/2009;
- con il Decreto n.123 del 23/12/2013, il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza ha approvato il progetto esecutivo della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta;
- con nota prot. 189781 del 15/05/2017, acquisita al prot. DVA-11405 del 16/05/2017, la Regione Veneto ha comunicato alla Direzione, per il progetto in questione, il rientro nelle ordinarie procedure a seguito del venire meno dei poteri dettati dalla Ordinanza di Protezione Civile per la gestione commissariale;

**VISTA** la nota del 28/05/2018 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari della Sottocommissione VIA speciale per l'espletamento della suddetta Procedura e la successiva nota di modifica del Gruppo Istruttore prot. CTVA/2532 del 10/07/2018;

**VISTA e CONSIDERATA** la riunione svolta in data 06/07/2018, convocata con nota CTVA/2473 del 2/07/2018;

**ESAMINATA e VALUTATA** la documentazione tecnica ed amministrativa trasmessa dalla Regione Veneto:

- con nota prot. 171728 del 10/05/2018, acquisita al prot. DVA/11047 del 14/05/2018, recante allegati tecnici all'istanza di variante;
- con nota prot. 301613 del 17/07/2018, acquisita al prot. DVA/16796 del 19/07/2018, recante "relazione integrativa volontaria di perfezionamento degli aspetti legati alle emissioni acustiche date dal

PAG. 13 DI 30

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 14 DIC. 2018 PAG. 14 DI 30

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600.  
Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00

cantiere di lavorazione nell'area in cui lo stesso è ubicato e le azioni di mitigazione di detto impatto";

- con nota prot. 341885 del 20/08/2018, acquisita al prot. DVA/19183 del 23/08/2018, recante documentazione integrativa volontaria "al fine di chiarire l'iter adottato durante il periodo di gestione commissariale";

**VISTA** la nota prot. 319993 del 31/07/18, acquisita al prot. DVA/17870 del 31/07/2018, con cui la Regione Veneto precisa che la variante tecnica in argomento costituisce variante al progetto definitivo;

**CONSIDERATO** che la Regione Veneto nell'istanza di avvio alla procedura di variante in oggetto fa presente quanto segue:

"La Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta attraversa le provincie di Vicenza e Treviso. Parte dall'autostrada A4 Milano-Venezia in corrispondenza del casello di Montebelluna (VI) e dopo aver intersecato la A31 Valdastico termina sulla A7 Venezia-Belluno a Spresiano (TV).

Il tracciato si estende per 94 km e interessa il territorio di 36 Comuni, 22 nella Provincia di Vicenza e 14 nella Provincia di Treviso.

Dopo la gestione commissariale a seguito della dichiarazione di "Emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza" conclusasi il 31/12/2016, subentra quale soggetto concedente la Regione del Veneto, in regime "ordinario" dal 01/01/2011.

Il percorso si sviluppa anche per tratti in trincea e in gallerie naturali e artificiali. Tra queste la galleria c.d. di Malo è posta sul percorso critico dell'intero progetto e ne costituisce l'opera d'arte principale, la cui realizzazione condiziona fortemente il rispetto del cronoprogramma dei lavori. La galleria si estende, per circa 6.391,00 m di cui 581 m artificiali, dalla progressiva 10+930.00 alla 17+000.00. Alla progressiva 15+127.19 si immette la galleria di emergenza sull'asse principale: essa si sviluppa per 605,20 m e sbocca in corrispondenza della c.d. Contrada Val Lugana, in comune di Malo.

Nell'aprile 2016, a causa del verificarsi di un incidente mortale durante le operazioni di scavo della galleria naturale di Malo, all'intersezione tra le carriere dell'asse principale e la discenderia di accesso laterale alla galleria veniva, notificato il sequestro del cantiere con conseguente blocco dei lavori nel tratto interessato dalle indagini. Ad oggi permane il sequestro.

Pertanto, al fine di garantire il rispetto dei tempi di consegna previsti dall'opera, viene proposta l'esecuzione dello scavo della galleria c.d. Malo non solo dal fronte di accesso posto dal lato Vicenza, ma anche dai fronti aggiuntivi realizzabili in corrispondenza dell'intersezione con la finestra della Val Lugana. Con questa proposta di cantierizzazione sarebbe possibile contenere i tempi di esecuzione dello scavo della galleria in argomento entro i limiti contrattuali.

La necessità di approvare la modifica alla cantierizzazione della galleria di Malo deriva da una discordanza tra il parere del Ministero dell'Ambiente, quello del CIPE n. 96/2008 ed il Decreto n.123 del 23 Dicembre 2013 del Commissario Delegato per l'Emergenza Determinatasi nel Settore del Traffico e della Mobilità nel Territorio delle Provincie di Treviso e Vicenza. Il Proponente nello SIA valutò diverse ipotesi di varianti di tracciato in zone particolarmente sensibili e tra queste la variante n.5 che riguarda proprio lo spostamento della finestra di accesso per i mezzi di soccorso alla galleria Malo.

La variante n.5 fu proposta proprio per minimizzare l'impatto nella limitrofa valletta della finestra di emergenza originariamente ubicata in altra posizione. La finestra, come previsto dal promotore, aveva nella fase di gestione, lo scopo, oltre che di consentire l'accesso ai mezzi di soccorso o di garantire una via di fuga intermedia dalla galleria in caso di incidente, di accelerare i tempi di esecuzione dello scavo della galleria naturale consentendo, nell'ipotesi di procedere allo scavo col sistema tradizionale, l'attacco della galleria su ulteriori quattro fronti, prevedendo, ovviamente, il trasporto del materiale scavato da questi fronti, attraverso la strada di servizio già realizzata.

La Commissione VIA Speciale del Ministero dell'Ambiente nella sua relazione istruttoria per l'espressione del parere di compatibilità ambientale ha approvato la soluzione della variante n.5 includendo nell'approvazione anche l'ipotesi di utilizzare la galleria di emergenza e la strada specificamente realizzata nella Val Lugana per il transito dei mezzi che dovranno trasportare il materiale di scavo di tutta la galleria e non solo della galleria di emergenza.

4

PAG 14 DI 30

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 14 DIC. 2018 PAG. 15 DI 30

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00



A pagina 11 del parere dato in Roma il 13 Febbraio 2006 ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n. 190 del 20 Agosto 2002, la Commissione VIA inserisce una tabella che riporta al punto 5, nella descrizione tecnica, quanto segue:

"La variante alla strada della Val Lugana dovrà essere realizzata solo nel caso di scavo con metodi tradizionali con utilizzo di un fronte intermedio di attacco per contenere i tempi esecutivi per consentire il trasporto a discarica dello smarino senza attraversare i nuclei abitati e i centri di S. Tornio e Isola Vicentina."

Dunque, la Commissione VIA di fatto, con il suo parere ha sancito che qualora fosse necessario scavare la galleria con metodi tradizionali, proprio per garantire il completamento dell'opera nei tempi previsti, è possibile realizzare la strada prevista con la variante della Val Lugana ed utilizzarla per allontanare lo smarino anche delle due camme principali della galleria Malo.

A tal proposito chiede inoltre, ai fini di una riduzione dell'impatto paesaggistico (...) di trasformare questa viabilità, una volta completati i lavori della galleria, in un percorso ciclo pedonale.

La modifica della cantierizzazione sarebbe pertanto coerente con quanto previsto dal parere del MATTM.

Il CIPE con delibera n.96/2008 di approvazione del progetto preliminare sembrerebbe non approvare l'utilizzo della finestra e della discenderia per la movimentazione dello smarino, difatti nella Delibera è riportato testualmente quanto segue:

"La finestra alla galleria di Malo, prevista in località Val Lugana, così come planimetricamente indicato nella variante n. 5, risulta essere indispensabile ad assicurare l'esistenza di una via di fuga, nonché la possibilità di accesso dei mezzi di soccorso nella galleria stessa. La localizzazione della galleria di emergenza secondo quanto proposto dal SIA nella variante n. 5 appare migliorativa.

Si conferma che l'utilizzo della finestra per l'evacuazione del materiale di smarino non appare tuttavia proponibile, in ragione della elevata sensibilità paesaggistico-ambientale dei siti che verrebbero interessati dal transito dei mezzi d'opera in fase di cantiere".

La proposta di modifica alla cantierizzazione consente di eseguire lo scavo della galleria di Malo non solo dal fronte di accesso posto al lato Vicenza (oggi sotto sequestro) ma anche dai fronti aggiuntivi realizzabili in corrispondenza dell'intersezione della finestra.

Con questa proposta di modifica alla cantierizzazione sarebbe possibile contenere i tempi di esecuzione dello scavo della galleria entro i limiti contrattuali (11 Settembre 2020).

Va evidenziato che, qualora le aree dovessero essere dissestrate e fosse consentito nuovamente lo scavo da quei fronti, il tempo di interferenza dello scavo della galleria principale, con la Val Lugana, potrebbe ridursi poiché, una volta scavata completamente la galleria in direzione Treviso, sarebbe possibile portar fuori il materiale di scavo direttamente dalla discenderia e non più dalla finestra di emergenza."

Inoltre, CONSIDERATO che la Regione afferma, nella stessa istanza, che: "L'oggetto della presente proposta è di modifica alla cantierizzazione, che non prevede la realizzazione di nuove opere e utilizza l'area di cantiere esistente posta all'uscita della galleria di emergenza e la viabilità di cantiere già realizzata, prolungandone esclusivamente l'utilizzo con i mezzi per il trasporto del materiale di scavo per ulteriori 20 mesi. Restano inalterate le tipologie di lavorazioni già eseguite ed in essere non riscontrano interferenze con nuovi ricettori, rispetto a quelli già individuati nel piano di monitoraggio ambientale.

Il tipo di interferenza con l'ambiente e il paesaggio è di carattere temporaneo e di durata molto limitata (20 mesi circa). Al cessare delle lavorazioni del cantiere scomparirà ogni forma di disturbo all'ambiente circostante ed automaticamente ogni tipo di interferenza originata dalle attività di costruzione della SPV verrà a mancare. Infatti, già il SIA proponeva di convertire la pista di cantiere in una pista ciclopedonale in quanto il paesaggio tornerà ad essere godibile nella sua completezza.

Si precisa, in sintesi, che tale modifica alla cantierizzazione non comporta la realizzazione di nuove opere e prevede l'utilizzo dell'area di cantiere posta all'uscita della galleria di emergenza e la viabilità di cantiere e che i potenziali effetti legati a tale modifica saranno riconducibili all'aumento del numero di mezzi che percorreranno la viabilità di cantiere e un breve tratto della SP46 di circa 500/600 m."

Handwritten notes and signatures on the left side of the page, including the name 'PUGLIESE' and 'PAG 15 DI 30' at the bottom.

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 14 DIC. 2018 PAG. 16 DI 30

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00



VISTA la nota del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo – D.G. Archeologia belle arti e paesaggio, prot.n. 20739 del 31/07/2018, acquisita al prot. DVA/17808 del 31/07/2018 e al prot. CTVA/2942 del 3/08/2018, con la quale è stato espresso parere favorevole sulla variante in argomento;

VISTA la nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici – Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, prot.n. 17587 del 10/08/2018, acquisita al prot. DVA/18789 del 13/08/2018 e al prot. CTVA/3210 del 5/09/2018, recante comunicazione che "la variante ipotizzata non altera l'opera in quanto non vi è nessuna modifica della localizzazione, del progetto e/o del finanziamento" e che "considerato che in sede di approvazione del progetto le prescrizioni sulla localizzazione degli scavi sono state avanzate dal MATTM e considerato che le variazioni infortunano presumamente su questioni di natura ambientale, si scrivono i ruoli che più opportunamente rimettere ogni valutazione del caso al predetto Ministero";

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è l'esame, nell'ambito del "Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600", della "Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00" ai fini della verifica ai sensi dell'art.169, comma 4 del D. Lgs. n.163/2006 e s.m.i. della sussistenza o meno delle condizioni del comma 3 dell'art. 169 citato, per le quali le proposte di variazione progettuale possono essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO  
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
ESPRIME LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI**

**1. LOTTO 1 - TRATTA C: LA GALLERIA DI MALO**

La galleria naturale di Malo si colloca nel Lotto 1 - Tratta C, tra i confini comunali di Cornedo Vicentino, Malo (VI) e per una porzione molto piccola, nei confini comunali di Castelgomberto (VI), in posizione intermedia fra gli abitati di Isola Vicentina, Monte di Malo, Cornedo Vicentino e Malo.

Le progressive di inizio e fine galleria, la lunghezza della galleria, con i relativi tratti di galleria artificiale e naturale è riportata nella tabella seguente (riferite all'asse di tracciamento centrale):

Fornice	PK inizio artificiale lato VI	PK inizio naturale lato VI	PK inizio naturale lato TV	PK inizio artificiale lato TV	Lunghezza totale galleria (m)	Lunghezza galleria naturale (m)	Lunghezza galleria artificiale lato VI (m)	Lunghezza galleria artificiale lato TV (m)
Nord	10+930.00	11+190.00	17+000.00	17+321.00	6391.00	5810.00	260.00	321.00
Sud	10+930.00	11+190.00	17+000.00	17+321.00	6391.00	5810.00	260.00	321.00

La copertura rocciosa sulla galleria varia lungo il tracciato e, a parte le zone di imbocco, risulta compresa tra un minimo di 47m in corrispondenza dell'incisione valliva di Roggia Molina e un massimo di 350m che raggiunge al di sotto del Monte Pulgo.

In corrispondenza della PK 15+127.19 avviene l'innesto con la galleria di emergenza, la quale si sviluppa per una lunghezza di 605.20m e sbocca in corrispondenza della Val Lugana. La galleria di emergenza risulta collegata alla viabilità mediante un nuovo asse stradale.

**2. LA VARIANTE ALLA CANTIERIZZAZIONE**

La Variante progettuale proposta per la fase di cantierizzazione riguarda la galleria di Malo e in particolare le modalità di scavo della stessa; infatti, in sede di variante progettuale, il Proponente prevede che lo scavo della galleria naturale avvenga mediante l'utilizzo della galleria di emergenza, come accesso per le attività di scavo e per il trasporto di materiali e smarino, in variante rispetto a quanto approvato nel PE in cui dalla galleria di emergenza era previsto soltanto lo scavo del fornice secondario.

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 14 DIC. 2016 PAG. 17 DI 30

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00



In corrispondenza della progressiva 15+127.19 avviene l'innesto della galleria di emergenza sull'asse principale; essa si sviluppa per ml.605,20 e sbocca in corrispondenza della cosiddetta contrada Val Lugana ricadente nel Comune di Malo, dove è prevista l'installazione del cantiere 1.1.CS-DT "area di cantiere secondario e deposito temporaneo attrezzature e manufatti".

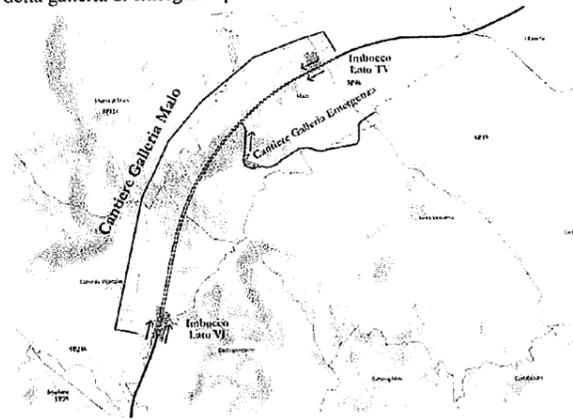
La Variante in oggetto si è resa necessaria poiché in fase di realizzazione della galleria, durante le operazioni di scavo, in corrispondenza dell'intersezione tra le canne dell'asse principale e la discenderia di accesso laterale, è avvenuto un incidente mortale a seguito del quale è stato notificato il sequestro del cantiere con conseguente blocco dei lavori nel tratto interessato dalle indagini. Le aree sono tuttora sottoposte a sequestro.

Al fine di rispettare il cronoprogramma progettuale a base di contratto il Proponente ha presentato la Variante alla cantierizzazione in oggetto, che prevede un piano alternativo per poter realizzare tutte le lavorazioni inerenti alla galleria. Infatti, scavando soltanto dal lato Vicenza, il Proponente afferma che non sarebbe possibile rispettare i tempi di consegna delle lavorazioni e pertanto che "l'ipotesi di scavare la galleria anche dal fronte della trasversale di emergenza, consentirebbe di poter chiudere il cantiere di scavo in tempo per consentire la realizzazione di tutte le opere di finitura ed impiantistiche per rendere fruibile la Galleria entro il mese di Settembre 2020."

**MODALITÀ DI REALIZZAZIONE**

Il Progetto Definitivo (PD), approvato con Delibera CIPE n.96/2006 e il Progetto Esecutivo (PE) approvato dal Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza prevedevano che lo scavo della galleria naturale di Malo avvenisse dai due fronti (imbocco lato Treviso e imbocco lato Vicenza) e che la galleria di emergenza venisse scavata dal futuro imbocco della stessa.

Si riporta di seguito un'immagine in cui si evidenzia lo schema di realizzazione e le modalità di scavo della galleria naturale e della galleria di emergenza previsti dal PD e dal PE.



Modalità di scavo galleria naturale di Malo - progetto esecutivo

Alla luce di quanto sopra esposto, considerando che ad oggi l'unico fronte di accesso per lo scavo della galleria naturale risulta l'imbocco lato Vicenza, la variante alla cantierizzazione proposta prevede che si possa utilizzare, quale via di accesso trasversale alla galleria principale, anche la galleria di emergenza.

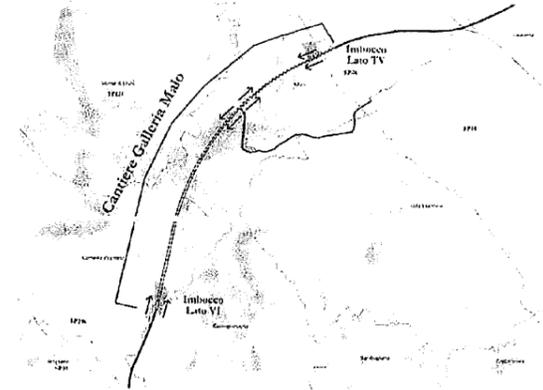
Il Proponente inoltre afferma che "qualora le aree dovessero essere dissequestrate e fosse consentito nuovamente lo scavo da quei fronti, il tempo di interferenza dello scavo della galleria principale, con la Val Lugana, potrebbe ridursi poiché, una volta scavata completamente la galleria in direzione Treviso, sarebbe possibile portar fuori il materiale di scavo direttamente dalla discenderia e non più dalla finestra di emergenza".

Si riporta di seguito un'immagine in cui si evidenzia lo schema di realizzazione della galleria come proposto dalla variante alla cantierizzazione in oggetto.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the text "PAG 17 DI 30".

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 14 DIC. 2016 PAG. 18 DI 30

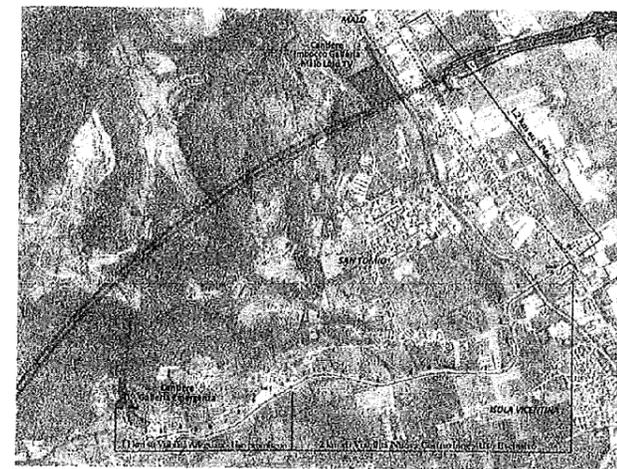
Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00



Modalità di scavo galleria naturale di Malo - Variante proposta (le frecce blu rappresentano i fronti di scavo, in tratteggio la viabilità utilizzata per lo spostamento del materiale fino all'allaccio con la SP46, la freccia rossa invece riporta il senso di scavo bloccato a causa del sequestro)

**VIABILITÀ UTILIZZATA**

Il Proponente afferma che "in riferimento allo smaltimento del materiale che verrà estratto dalla galleria, lo stesso verrà portato nei medesimi siti previsti attraverso l'utilizzo della galleria mezzi di emergenza e della viabilità di cantiere prevista per la realizzazione della stessa, evitando pertanto l'interferenza con i nuclei abitati e i centri di S. Tomio e Isola Vicentina, che permetterà poi l'accesso alla SP 46. Nel dettaglio, come evidenziato dall'immagine di seguito riportata, i mezzi di trasporto del materiale di risulta percorreranno, dall'area di cantiere 1Km e 100m su di una viabilità esistente ed adeguata dal Concessionario, ma ad uso promiscuo per poi percorrere 2 Km di viabilità ad uso esclusivo di SPV sino alla rotonda che permette il collegamento alla SP46".



Viabilità utilizzata per lo smaltimento del materiale di risulta (smarino) derivante dalla realizzazione della galleria di Malo

ALLEGATO B DECRETO N. 315 DEL 4 DIC. 2010 PAG. 19 DI 30

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00



**METODI DI SCAVO E MATERIALI**

In funzione delle caratteristiche geologiche, geomeccaniche e geofisiche gli scavi saranno eseguiti con tecnica di scavo convenzionale. Il Proponente prevede inoltre eventuale impiego di un sistema di scavo semi-meccanizzato, con impiego di fresa ad attacco puntuale.

È previsto l'avanzamento a piena sezione con tecnica tradizionale, mediante utilizzo di esplosivo negli ammassi lapidei stratificati in bancate massive, mentre nelle zone di faglia e negli ammassi maggiormente viene proposto l'impiego del martellone idraulico pesante; all'interno dei depositi alluvionali è previsto l'abbattimento meccanico con escavatore/ripper.

In merito ai fabbisogni di materiale il Proponente dichiara le seguenti quantità necessarie:

Materiale	Quantità
Calcestruzzo e calcestruzzo proiettato	600.000m <sup>3</sup>
Acciaio	54.000t

Inoltre, dichiara che la realizzazione dell'opera in oggetto prevede lo scavo dei seguenti volumi di materiale:

Scavo	Volumi [m <sup>3</sup> ]
Gallerie	1.663.740

A tal proposito il Proponente afferma che:

- le litologie carbonatiche e basaltiche (circa il 25% del totale dei volumi provenienti dallo scavo delle gallerie) potranno essere reimpiegate nell'ambito del cantiere e quindi trasportate a siti di stoccaggio temporaneo e trattamento (frantumazione, lavaggio, ecc.);
- le litologie argillose e marnose dovranno essere conferite a siti esterni che in passato sono stati oggetto di scavi per l'estrazione di materiale argilloso utilizzato per realizzare laterizi, oppure saranno vendute a operatori che hanno manifestato interesse.
- I siti in questione, ricadono nei comuni Malo e Villaverla e la viabilità per raggiungerli è costituita per la quasi totalità sempre da piste di cantiere o dall'asse principale della costruenda Pedemontana.

Il Proponente afferma inoltre, che "alla luce del volume di materiale da movimentare in un tempo relativamente breve sarà necessario che i trasferimenti, dai siti di stoccaggio provvisori posti nelle immediate vicinanze dell'imbocco, avvengano durante le 16 ore (6-22) affinché il transito degli autocarri lungo la strada di collegamento che conduce all'intersezione con la SP.46 produca il minor impatto possibile".

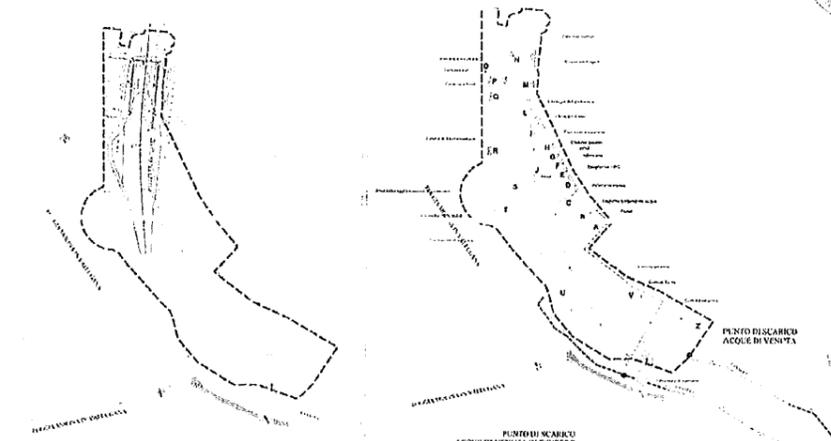
**AREA DI CANTIERE I.I.CS-DT**

L'area del cantiere della galleria mezzi di emergenza rimarrà la stessa di quella già approvata, cambierà esclusivamente il suo layout interno, come evidenziato dalle immagini sotto riportate.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the text "PAGINA 19 DI 30".

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 4 DIC. 2010 PAG. 20 DI 30

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00



Layout Cantiere galleria di emergenza - PE      Layout Cantiere galleria di emergenza - Variante proposta

**3. ELEMENTI DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE DELLA VARIANTE ALLA CANTIERIZZAZIONE IN OGGETTO**

Il Proponente ha trasmesso l'elaborato "PROGETTO DELL'INFRASTRUTTURA. CANTIERIZZAZIONE. PARTE GENERALE. Modifica delle fasi di scavo della Galleria Naturale Malo - Relazione di Compatibilità Ambientale" (PV\_V\_CN\_GE\_GE\_1\_C000-004\_0\_004\_RA\_0) in cui afferma che "la variante in esame non comporta la realizzazione di nuove opere e prevede l'utilizzo dell'area di cantiere posta all'imbocco della discenderia e la viabilità di cantiere, entrambe già presenti (n.d.r. nella cantierizzazione approvata nel PE). Si ritiene, quindi, che i potenziali effetti legati alla variante saranno riconducibili all'aumento del numero di mezzi di cantiere che percorreranno la viabilità di cantiere e un breve tratto della SP46."

Il contesto ambientale di riferimento all'interno del quale sono state analizzate le componenti che potrebbero subire alterazioni, a seguito della variante alla cantierizzazione proposta, è quello della Val Lugana, area di interesse paesaggistico.

**Analisi del traffico**

Il Proponente, in questa sede, ha effettuato l'Analisi del Traffico, in cui emerge, in sintesi, che lo Scenario che prevede la non realizzazione della galleria, comporterebbe un generale aggravio sulla rete infrastrutturale esistente, andando a complicare ulteriormente alcune situazioni già critiche.

**Rumore**

In merito alla componente Rumore il Proponente afferma che il cantiere avrà una durata pari a 20 mesi e che le lavorazioni avverranno 7 giorni su 7 sia in periodo diurno che notturno.

Il Proponente afferma che "in riferimento alla tratta esistente di via Val Lugana ricalificata nell'ambito dei lavori di SPV i livelli ai ricettori sono normalmente inferiori ai 60 dB(A) di Leq in periodo notturno. In riferimento alla tratta di via Val Lugana di nuova realizzazione i livelli ai ricettori residenziali sono sempre inferiori ai 60 dB(A) di Leq in periodo. In riferimento alla tratta di SP 46 livelli sonori in prossimità del bordo stradale risultano già allo stato attuale prossimi al limite di 70 dB(A) in periodo diurno e 60 dB(A) in periodo notturno. Il traffico indotto dal cantiere non comporta un aumento significativo dei Livelli di rumore al ricettore; l'aumento è sempre inferiore ad 1 dB. Per il tratto di pertinenza di SPV il Progetto Esecutivo ha già predisposto di interventi al ricettore. In considerazione del superamento previsto dei limiti assoluti nel periodo diurno e notturno, prodotto dai mezzi pesanti legati alla realizzazione della Galleria di Malo, risulta necessario fare richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti di rumore ambientale fissati dal DPCM

PAG 20 DI 30

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 14 DIC. 2018

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00



14/11/97 lungo il tratto di strada locale che collega il cantiere alla SP 46. Verranno comunque rispettate le seguenti prescrizioni:

- all'interno dei cantieri le attrezzature fisse comprese quelle accessorie (pompe, generatori, compressori o altro) non devono essere mantenute in funzione al di fuori dell'orario di lavoro del cantiere se non assolutamente necessario, e comunque devono essere installate il più lontano possibile da edifici abitativi e in posizione schermata rispetto agli stessi. All'interno dei cantieri verranno utilizzati gli accorgimenti tecnici e gestionali al fine di minimizzare l'impatto acustico verso l'esterno;
- verranno fornite preventivamente agli abitanti delle case più prossime o più esposte all'area di cantiere tutte le necessarie informazioni in merito al possibile disagio
- interventi di tipo preliminare, attivo e passivo."

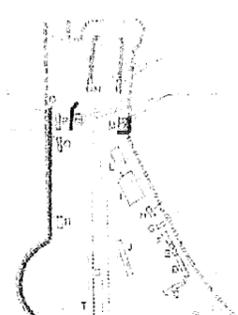
Inoltre, in merito alla variante alla cantierizzazione oggetto di analisi, il proponente afferma che "in confronto agli scenari precedentemente analizzati, si ritiene che gli impatti della movimentazione dei mezzi determinerà il generarsi di maggiori interferenze al clima acustico nell'ambito della Val Lugana tuttavia, come evidenziato dalle analisi sul traffico, tale soluzione consente di non congestionare la viabilità circostante che senza l'apertura della galleria di Malo sarà soggetta a rilevanti flussi di traffico e di conseguenza ad un peggioramento complessivo del clima acustico."

A luglio 2018 il Proponente ha trasmesso alcuni documenti integrativi, tra cui il seguente elaborato tecnico "PROGETTO DELL'INFRASTRUTTURA. CANTIERIZZAZIONE. PARTE GENERALE. Modifica delle fasi di scavo della Galleria Naturale Malo - Relazione di Compatibilità Ambientale - Integrazioni Volontarie" (PV\_V\_CN\_GE\_GE\_1\_C000-004\_0\_004\_RA\_0) che mira a perfezionare gli aspetti legati alle emissioni acustiche, come richiesto nell'ambito della riunione con il gruppo istruttore in data 06/07/2018.

Allo scopo di minimizzare l'impatto acustico presso i ricettori maggiormente esposti alle attività di cantiere inerenti alla variante, il Proponente ha previsto ulteriori accorgimenti e strategie di mitigazione.

In particolare, a maggior tutela degli edifici residenziali (ricettori) il progetto è stato integrato con i seguenti interventi di mitigazione acustica:

- innalzamento delle barriere perimetrali già previste sul lato ovest e sul lato est da 3 m a 5 m;
- oltre alle barriere perimetrali, aggiunta di schermature di altezza 5 m all'interno dell'area di cantiere da collocarsi a ridosso delle sorgenti e più precisamente in corrispondenza del compressore, della ventilazione all'imbocco, del lavaggio mezzi e a sud dell'area parcheggio come indicato nella planimetria che segue;



- rimandare le attività di accumulo inerti e smarino nel piazzale al solo periodo diurno, mentre nel periodo notturno procedere all'accumulo all'interno della galleria per essere trasportato all'esterno durante il giorno.

Il Proponente a tal proposito afferma che "a seguito degli accorgimenti adottati, si riscontra una globale riduzione dei livelli di emissione come evidenziato dalle mappe acustiche allegata. Questo avviene specialmente nel periodo notturno. Anche i ricettori posti su via Val Lugana traggono beneficio dalla riduzione dei

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the number '11' and 'Pag. 21 di 30'.

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 14 DIC. 2018

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00



passaggi di mezzi nel periodo notturno, i cui livelli rimangono così in linea con i valori relativi allo stato attuale."

Atmosfera

In merito alla componente Atmosfera il Proponente ha effettuato la modellazione per la verifica della diffusione degli inquinanti in atmosfera nello scenario di traffico indotto così come modificato dalla variante progettuale in fase di cantiere. I risultati dell'applicazione modellistica diffusionale alle emissioni stimate per il traffico di mezzi pesanti sulla variante evidenziano immissioni inferiori ai limiti di legge per tutti i parametri (D.Lgs 155/2010).

Inoltre, il Proponente afferma che dal confronto degli scenari con e senza l'apertura della galleria di Malo, emerge che l'apertura della SPV senza la galleria di Malo, comporterebbe per tutte le tratte analizzate, un rilevante aumento della quantità giornaliera d'inquinanti prodotti dal traffico veicolare.

Incidentalità

Il Proponente afferma che "in riferimento al tratto di via Val Lugana, trattandosi di una viabilità utilizzata quasi esclusivamente dai residenti, si avrà un'interferenza tra i flussi il cui rischio di incidentalità è ridotto sia per la bassa numerosità di veicoli privati (visto l'esigua presenza di abitazioni) che per i limiti di velocità massima consentita, vista anche la prossimità al cantiere. [...] In confronto agli scenari precedentemente analizzati, si ritiene che sarà generata una maggiore movimentazione di mezzi nell'ambito della Val Lugana per la durata del cantiere, tuttavia risulta preferibile in quanto permette di non posticipare la fase di cantierizzazione evitando quindi di generare maggiori impatti derivanti dalla commistione, in un successivo momento, tra il traffico veicolare generato dall'entrata in esercizio della SPV e le attività di cantiere".

Salute Pubblica

Il Proponente afferma che "in confronto agli scenari precedentemente analizzati, si ritiene che sarà generata una maggiore movimentazione di mezzi nell'ambito della Val Lugana per la durata del cantiere, tuttavia risulta preferibile in quanto permette di non posticipare la fase di cantierizzazione evitando quindi di generare maggiori impatti derivanti dalla commistione, in un successivo momento, tra il traffico veicolare generato dall'entrata in esercizio della SPV e le attività di cantiere. Il possibile impatto legato alle lavorazioni nel cantiere sarà riferito alle abitazioni più prossime allo stesso, pertanto grazie alle attività di monitoraggio, qualora verranno rilevati superamenti dei limiti di emissione, saranno messe in campo tutti gli interventi mitigativi necessari."

Flora e Fauna

Il Proponente afferma che "In riferimento alla componente vegetazionale non si prevedono ulteriori impatti, in quanto non si prevede di utilizzare ulteriori superfici rispetto a quelle già attualmente utilizzate.

Le possibili interferenze con la componente fauna sono legate all'aumento delle lavorazioni effettuate nell'area di cantiere e alla conseguente maggiore movimentazione di mezzi. In tal senso saranno interferite principalmente le specie che si spostano via terra e quindi anfibi, rettili e mammiferi, in quanto troveranno maggiori ostacoli durante gli spostamenti, così come potenzialmente aumenterà la mortalità per investimenti. In riferimento all'avifauna i disturbi sono da considerarsi trascurabili, in quanto l'aumento del traffico di mezzi non rappresenterà un fattore di rischio rilevante."

Il Proponente, in merito agli impatti previsti dalla variante alla cantierizzazione proposta in questa sede, riporta le seguenti conclusioni:

"Gli impatti ambientali prodotti da tale variante alla cantierizzazione sul sistema biotico e abiotico che insiste sul contesto di riferimento ambientale della Val Lugana sono sostanzialmente riferiti al rumore ed alle dispersioni in atmosfera, in quanto si è in presenza della esclusiva variazione della fase di cantierizzazione di un'opera approvata e in parte già realizzata. Nell'area in esame, infatti, la discenderia è in avanzata fase di realizzazione così come la bretella di collegamento con la SP 46 e l'area di cantiere 1.1 CS-DD è attualmente in funzione.

Di conseguenza i potenziali impatti possono essere riferiti all'aumento di mezzi circolanti nell'area della Val Lugana ai fini dello scavo della Galleria di Malo, tuttavia si tratta di mezzi già previsti nella fase di cantierizzazione che prima si muovevano a partire dall'area di cantiere DT DD Galleria Malo lato Treviso in direzione dei depositi preposti.

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 14 DIC. 2018 PAG. 23 DI 30

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600.  
Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00

La componente rumore deve essere articolata rispetto ai potenziali impatti in due momenti, il primo riferito al cantiere vero e proprio (impatto puntuale) il secondo riferito ai transiti sulla viabilità (impatto lineare). Nello specifico l'impatto relativo al movimento mezzi sulla viabilità fa riferimento alla nuova viabilità in corso di realizzazione della Val Lugana finalizzata al Bypass degli abitati di San Tomio e Isola Vicentina, dall'uscita della galleria di emergenza della SP46. Il traffico generato dal cantiere, secondo la nuova previsione, produce impatti, di fatto, solo a quegli edifici già interferiti con le opere approvate, in quanto lo studio del rumore, allegato al presente documento, evidenzia la compatibilità acustica dei transiti nel sistema ambientale. Si deve ricordare a tal proposito che la nuova viabilità è ad esclusivo uso dei mezzi di cantiere, quindi libera dal traffico locale. I limiti di impatto del cantiere dovranno ottenere le deroghe del rumore per le lavorazioni più rumorose, come per altro indispensabili a tutti i cantieri operativi presenti, anche in questo caso l'impatto va riferito ad un modesto numero di abitazioni.

In riferimento alla componente atmosfera si evidenzia che l'emissione di polveri è sostanzialmente legata alle lavorazioni del cantiere e non allo spostamento dei mezzi che trasportano lo smarino, in quanto la viabilità utilizzata è stata progettata al fine di non interferire con gli abitati di San Tomio e Isola Vicentina, e grazie al fatto che la stessa è ad uso promiscuo solo per il primo chilometro, per poi diventare ad uso esclusivo della SPV, si garantisce la fluidità dei flussi e pertanto un minor inquinamento dei mezzi. Relativamente alla fase di lavorazione del cantiere, al fine di contenere l'impatto, verrà effettuata una bagnatura periodica delle superfici di cantiere. Tale intervento sarà effettuato tenendo conto del periodo stagionale con aumento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva. Le aree destinate allo stoccaggio temporaneo dei materiali dovranno essere bagnate o coperte al fine di evitare il sollevamento delle polveri. Per contenere le polveri rispetto all'intorno dell'area del cantiere, in presenza di ricettori, saranno previste delle pannellature di adeguate dimensioni.

Mettendo in raffronto la variante alla cantierizzazione con l'opzione O, si pone in evidenza che l'apertura delle SPV al 2020 senza la galleria comporterebbe un generale aggravio sulla rete infrastrutturale esistente, andando a gravare sul traffico dei centri abitati di Castelgomberto, Cornedo Vicentino, Valdagno, Schio, Malo, Isola Vicentina, Gambugliano e Sovizzo, che si troverebbero caricati dal traffico in uscita obbligata dai caselli di Castelgomberto-Cornedo Vicentino e quello di Malo, con i conseguenti impatti su atmosfera, rumore, salute pubblica e incidentalità.

In conclusione, si ritiene che la previsione della nuova cantierizzazione sia preferibile e maggiormente compatibile con il sistema ambientale esistente, al fine di verificarne eventuali criticità è stato previsto un potenziamento del monitoraggio ambientale, così da poter rilevare tempestivamente le criticità e apportare i necessari interventi mitigativi alle attività di cantiere."

#### 4. CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA

CONSIDERATO che:

- la variante in oggetto risulta modificare il progetto così come è stato approvato fin dalle fasi preliminari, infatti:
  - la Deliberazione del CIPE n.96/2006 di approvazione del Progetto Preliminare prescrive che: "La finestra alla galleria di Malo in località Val Lugana, così come planimetricamente indicato nella variante n. 5, risulta essere indispensabile ad assicurare l'esistenza di una via di fuga, nonché la possibilità di accesso dei mezzi di soccorso nella galleria stessa. La localizzazione della galleria di emergenza secondo quanto proposto dal SIA nella variante n. 5 appare migliorativa. Si conferma l'utilizzo della finestra per l'evacuazione del materiale di smarino non appare tuttavia proponibile, in ragione della elevata sensibilità paesaggistico-ambientale dei siti che verrebbero interessati dal transito dei mezzi d'opera in fase di cantiere";
  - il Decreto di approvazione del Progetto Esecutivo della Superstrada Pedemontana Veneta il Commissario Delegato prescrive che:

"j. la galleria di emergenza Val Lugana, così come prescritto dalla Deliberazione CIPE n. 96/2006 di approvazione del Progetto Preliminare e pronuncia di compatibilità ambientale

PAG 23 DI 30

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 14 DIC. 2018 PAG. 24 DI 30

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600.  
Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00

della SPV, non potrà essere utilizzata per la movimentazione dello "smarino" proveniente dai lavori di scavo della galleria di Malo;

k. per la movimentazione dello "smarino" proveniente dai soli lavori di scavo della galleria d'emergenza "Val Lugana", dovrà essere preventivamente adeguata la strada di collegamento ricompresa fra la stessa galleria d'emergenza e la SP n. 46.;"

TUTTAVIA, CONSIDERATO che la variante in oggetto:

- si limita a proporre una modifica alla cantierizzazione approvata dal PE (Decreto di approvazione del Progetto Esecutivo della Superstrada Pedemontana Veneta con Ordinanza commissariale n. 125 del 23 dicembre 2013 del Commissario Delegato per l'Emergenza Determinatasi nel Settore dei Traffico e della Mobilità nei Territorio delle Province di Treviso e Vicenza) come di seguito esposto:
  - utilizza l'area di cantiere esistente posta all'uscita della galleria di emergenza e la viabilità di cantiere già realizzata, prolungandone l'utilizzo con i mezzi per il trasporto del materiale di scavo per ulteriori 20 mesi;
  - conserva inalterate le tipologie di lavorazione e i siti di deposito previsti nel PE;
  - non causa interferenze con nuovi ricettori rispetto a quelli già individuati nel piano di monitoraggio ambientale;
  - causa un'interferenza con l'ambiente e il paesaggio di carattere temporaneo e della durata limitata di 20 mesi circa;
  - prevede che, concluse le lavorazioni, le aree siano dismesse e ripristinate;
  - non comporta la realizzazione di nuove opere;
  - la Regione Veneto con l'istanza di integrazione acquisita con nota prot. DVA/16796 del 19/07/2018 ha messo in evidenza come le criticità ambientali originariamente indotte risultino ridotte ulteriormente;
  - è stata presentata un'integrazione, concordata durante gli incontri tecnici svolti, che ha definito una serie di precauzioni operative e interventi diretti al fine di contenere e ridurre la pressione ambientale soprattutto sulle componenti *atmosfera e rumore*;
  - i potenziali impatti sull'ambiente derivanti dalla modifica della cantierizzazione sono riconducibili esclusivamente all'aumento del numero dei mezzi che percorreranno la viabilità di cantiere e un tratto della SP46 di circa 500/600 m;

IN PARTICOLARE:

- le ottimizzazioni ambientali proposte minimizzano i livelli di emissione sonora presso i ricettori circostanti, con particolare attenzione al periodo notturno, come di seguito descritto:
  - le attività di accumulo smarino e trasporto verso l'esterno sono previste solo nel periodo diurno (h 06.00 – h 22.00);
  - l'accumulo dello smarino nel periodo notturno è previsto in un nuovo e specifico deposito temporaneo all'interno della galleria nei pressi dell'imbocco;
  - è stata modificata l'altezza delle barriere antirumore perimetrali da 3 m a 5 m;
  - sono state modificate anche le opere mitigative temporanee con l'aggiunta di barriere antirumore all'interno dell'area di cantiere a ridosso dei macchinari più rumorosi;
  - un miglioramento sostanziale viene rilevato anche sugli scenari di modellazione relativi ai ricettori posti sulla viabilità pubblica di via Val Lugana che traggono beneficio dalla riduzione dei passaggi di mezzi nel periodo notturno, i cui livelli rimangono così in linea con i valori relativi allo stato attuale;
  - all'interno dei cantieri le attrezzature fisse comprese quelle accessorie (pompe, generatori, compressori o altro) non dovranno essere mantenute in funzione al di fuori dell'orario di lavoro del cantiere se non assolutamente necessario e, in ogni caso, dovranno essere installate il più lontano

14

PAG 24 DI 30

ALLEGATO B DECRETO N. 35 DEL 4 DIC. 2016 - PAG. 25 DI 30

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600.  
Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00



- possibile dagli edifici abitativi e in posizione schermata rispetto agli stessi;
- all'interno dei cantieri dovranno essere utilizzati tutti gli accorgimenti ergonomici e gestionali al fine di minimizzare l'impatto acustico verso l'esterno;
  - verranno fornite preventivamente agli abitanti delle case più prossime o più esposte all'area di cantiere tutte le necessarie informazioni in merito al possibile disagio;
  - sono stati previsti interventi di tipo preliminare, attivo e passivo, integrativi a quelli proposti nella richiesta di variante;
  - risulta possibile l'utilizzo del sedime stradale del Lotto 1 – Tratta D come Viabilità di Cantiere per il trasporto dello smarino proveniente dallo scavo della Galleria Malo;
  - risulta utilizzabile come viabilità di cantiere anche della SP46 verso nord, fino all'area cantiere dell'Imbocco Galleria Malo;
  - viene proposta la riorganizzazione dell'area cantiere esterna all'imbocco della Galleria Emergenza;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO

La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

PER QUANTO RIGUARDA GLI ASPETTI AMBIENTALI DI COMPETENZA

ESPRIME PARERE POSITIVO

alla Verifica Varianti, art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 relativamente al Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00, in quanto sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art. 169 perché sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, subordinandolo alle seguenti prescrizioni:

1. si conferma la prescrizione espressa nello SIA ove si richiede di trasformare la viabilità provvisoria di cantiere, una volta completati i lavori della galleria, in un percorso di mobilità pedonale e ciclabile, da integrare con la rete di mobilità lenta esistente, privilegiando il suo inserimento nel paesaggio e nella Rete ecologica regionale, prevedendo l'utilizzo di specie vegetali autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (semi, talee, ecc.) al fine di conservare la diversità biologica e di consentire la produzione di materiale vivaistico, la cui provenienza sia certificata;
2. si prescrive di prevedere tutti gli accorgimenti necessari alla riuscita delle piantagioni;
3. dovranno essere utilizzati solo ed esclusivamente mezzi d'opera omologati rispetto alle migliori tecnologie disponibili presenti sul mercato relativamente alle componenti di emissioni atmosferiche e rumore e ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie;
4. l'utilizzo di mezzi e macchinari con motori a scoppio dovrà essere limitato per lo stretto necessario alle operazioni di cantiere;
5. i risultati e i report dei monitoraggi in fase di cantiere dovranno essere trasmessi al MATTM con cadenza semestrale;

inoltre, si richiede di trasmettere al MATTM:

6. prima dell'inizio dei lavori della variante considerata: una relazione per specificare tutti gli interventi di tipo preliminare, attivo e passivo previsti rispetto ai ricettori interessati dalla variante alla cantierizzazione in oggetto;
7. in fase di cantiere: il bilancio dei quantitativi del materiale movimentato sulle viabilità interessate dalla variante e in particolare rispetto all'area della Val Lugana;
8. a tre anni dalla realizzazione degli interventi: un report sull'attecchimento delle piantagioni previste lungo la pista pedonale e ciclabile, garantendo la sostituzione delle morie e delle fallanze.

PAG. 25 DI 30

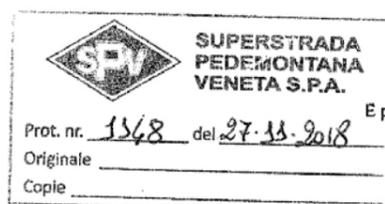
## 6.5 Comunicazioni Comune di Malo ed Isola Vicentina e Regione del Veneto



26 NOV. 2018

Data Protocollo N° 480903 Class: C.01.01.47900090000 Prat. Fasc. Allegati N°

Oggetto: Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Lotto 1, Tratta C. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00.  
Richiesta dei comuni di Malo e Isola Vicentina di mantenimento della "viabilità provvisoria di cantiere" per renderla ad uso pubblico.



Spett.le Società  
Superstrada Pedemontana Veneta S.p.a.  
Via Monte Verena, 58/60  
36022 Cassola (VI)  
Pec: [segreteria.veneto@pec.spveneta.it](mailto:segreteria.veneto@pec.spveneta.it)

E p.c. Al sig. Sindaco  
del Comune di Malo  
via S. Bernardino, 19  
36034 Malo (VI)  
Pec: [malo.vi@cert.ip-veneto.it](mailto:malo.vi@cert.ip-veneto.it)

Al sig. Sindaco  
del Comune di Isola Vicentina  
piazza Guglielmo Marconi, 14  
36036 Isola Vicentina (VI)  
Pec: [isolavicentina.vi@cert.ip-net](mailto:isolavicentina.vi@cert.ip-net)

Con nota n.24272/2018 del 14.11.2018, a firma congiunta dei sigg. Sindaci in indirizzo, viene chiesto alla Regione del Veneto di "farsi partecipe della domanda di variante per ottenere il mantenimento della viabilità provvisoria di cantiere che si auspica vivamente possa diventare di uso pubblico già da subito a servizio dei cittadini in particolare della frazione di San Tomio di Malo e del Comune di Isola Vicentina".

Poiché la richiesta in argomento non è conforme a quanto disposto con parere n.2840/2018 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, al fine di accogliere quanto sopra rappresentato, necessita redigere una variante progettuale, di cui si chiede la predisposizione per poter avviare il prescritto iter approvativo.

Distinti saluti.

U.O. Servizio Tecnico Operativo  
Direttore: Ing. Nicola Salvatore  
Tel. 041 279 3614 – 4667  
Mail: [nicola.salvatore@regione.veneto.it](mailto:nicola.salvatore@regione.veneto.it)

Referente: Ing. Alessandro Baglioni  
tel. 041 279 1737  
Mail: [alessandro.baglioni@regione.veneto.it](mailto:alessandro.baglioni@regione.veneto.it)



IL DIRETTORE  
Ing. Elisabetta Pellegrini

Area Tutela e Sviluppo del Territorio  
Struttura di Progetto Superstrada Pedemontana Veneta  
Fondamenta S. Lucia, Cannaregio 23 – 30121 Venezia  
[superstradapedemontana@pec.regione.veneto.it](mailto:superstradapedemontana@pec.regione.veneto.it)  
codice univoco Ufficio IOWIHL

Cod. Fisc. 80007580279

P.IVA 02392630279



COMUNE DI MALO  
PROVINCIA DI VICENZA

Comune di Malo	U
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE	
Protocollo N.0013682/2021 del 08/06/2021	
"Classificazione" "SERVIZI TECNICI"	
"MORFONO - MUSEI"	
LLPP - SUAP - ECOLOGIA	

Prot. 13682

Malo 08 giugno 2021

Spett.  
REGIONE del VENETO  
Area Infrastrutture e Lavori Pubblici  
Struttura di Progetto Superstrada Pedemontana Veneta  
Fondamenta S. Lucia, Cannaregio 23 - 30121 Venezia  
PEC [superstradapedemontana@pec.regione.veneto.it](mailto:superstradapedemontana@pec.regione.veneto.it)

Alla c.a. del Direttore Dott. Ing. Elisabetta Pellegrini  
PEC [elisabetta.pellegrini@regione.veneto.it](mailto:elisabetta.pellegrini@regione.veneto.it)

Spett.  
SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA SPA  
Via Monte Verena, 58/60  
36022 Cassola (VI)  
PEC [segreteria.veneto@pec.spveneta.it](mailto:segreteria.veneto@pec.spveneta.it)

e p.c.

Spett.  
COMUNE DI ISOLA VICENTINA  
Piazza Guglielmo Marconi n. 14  
36036 Isola Vicentina (VI)  
Alla c.a. del Sig. Sindaco – Francesco Enrico Gonzo  
PEC [isolavicentina.vi@cert.ip-veneto.net](mailto:isolavicentina.vi@cert.ip-veneto.net)

**OGGETTO:** Affidamento in concessione della progettazione definitiva ed esecutiva della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta (SPV), nonché sua realizzazione e gestione.  
Richiesta di variante per ottenere il mantenimento della "viabilità provvisoria di cantiere" e renderla ad uso pubblico.

Con riferimento alla corrispondenza intercorsa in materia e, in particolare:

- Alla nota prot. 24272 del 14.11.2018, sottoscritta dai sindaci di Malo e Isola Vicentina con la quale si chiedeva alla Regione Veneto "di farsi partecipe della domanda di variante per ottenere il mantenimento della viabilità provvisoria di cantiere ...."; (Allegato 1)
- Alle note prot. 477529 del 23.11.2018 e successiva prot. 480903 del 26.11.2018 con le quali la Regione Veneto, con riferimento alla richiesta congiunta dei sindaci, chiedeva alla società Superstrada Pedemontana Veneta S.p.a. di redigere una variante progettuale al fine di avviare il prescritto iter approvativo;(Allegato 2)
- Alla nota prot. 4015 del 15.02.2019 con la quale il sindaco di Malo ha chiesto alla società Superstrada Pedemontana Veneta S.p.a. "un aggiornamento sulle tempistiche di redazione della variante progettuale come da richiesta della Regione Veneto in data 26.11.2018"; (Allegato 3)
- Alla risposta prot. N. SPV-259-19-GDA-lcl del 20.02.2019 con la quale la società Superstrada Pedemontana Veneta S.p.a. ha comunicato che "... le varianti non rientrano negli ambito di questo Concessionario, .....e di rivolgersi direttamente alla Struttura di Progetto Pedemontana Veneta – Regione Veneto" (Allegato 4)

COMUNE DI MALO – Palazzo Zambon  
Via S. Bernardino, 19 – 36034 MALO (VI)

Tel: 0445 585252 Fax: 0445 585201  
P.IVA 00249370248

Sito: [www.comune.malo.vi.it](http://www.comune.malo.vi.it)  
E-Mail: [info@comune.malo.vi.it](mailto:info@comune.malo.vi.it)

- Alla nota prot. 05477 del 07/03/2019 con la quale il sindaco di Malo in risposta alla nota prot. N. SPV-259-19-GDA-ICI del 20.02.2019 della società Superstrada Pedemontana Veneta S.p.a " ... ritiene che codesta spett/le Società sia stata incaricata della predisposizione della variante in oggetto". (Allegato 5)
- Alla nota prot. 25171 del 26/11/2020 con la quale il sindaco di Malo rinnova alla società Superstrada Pedemontana Veneta S.p.a la richiesta affinché "... la nuova strada di Vallugana, una volta concluso il cantiere, rimanga tale e non venga smantellata o adibita ad altri usi, ... e che la progettazione variante venga illustrata e condivisa già in fase preliminare con l'Amministrazione comunale". (Allegato 6)
- Alla nota prot. 09238 del 13/04/2021 con la quale il sindaco di Malo sollecita alla società Superstrada Pedemontana Veneta S.p.a un riscontro alla nota prot. 25171 del 26/11/2020. (Allegato 7)

**CHIEDE e SOLLECITA**

la Regione Veneto di farsi partecipe della domanda di variante per ottenere il mantenimento della "viabilità provvisoria di cantiere" che si auspica vivamente possa diventare di uso pubblico già da subito a servizio dei cittadini.

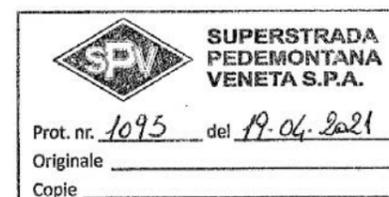
L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

**IL SINDACO**  
Moreno Marsetti



Data 16/04/2021 Protocollo N° 0174617 Class: F05P01.01.1 Allegati N° 0 per tot.pag. 0

Oggetto: Affidamento in concessione della progettazione definitiva ed esecutiva della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta (SPV), nonché sua realizzazione e gestione. C.U.P. H51B0300050009 C.I.G.: 0411155FD2.  
Comune di Malo: nota acquisita al prot. regionale n. 169591 del 14.4.2021 di sollecito riscontro nota prot. 25171 del 26.11.2020.



Spett.le  
Superstrada Pedemontana Veneta S.p.A.  
Via delle Rogge, 1  
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)  
segreteria.veneto@pec.spveneta.it

e p.c.  
Comune di Malo  
Via San Bernardino, 19  
36034 MALO (VI)  
c.a. Sindaco Moreno Marsetti  
malo.vi@cert.ip-veneto.net

Si fa riferimento alla nota in oggetto, per sollecitarne riscontro, da parte di codesto Concessionario, con particolare riguardo alle puntuali richieste di natura ambientale e di organizzazione del cantiere, anche a seguito delle recenti evoluzioni delle lavorazioni, contenute in una precedente richiesta del 26.11.2020, che il Comune di Malo lamenta essere rimasta a tutt'oggi senza riscontro.

Si invita pertanto a fornire puntuale risposta riguardo le problematiche connesse al monitoraggio ambientale, e le modalità gestionali delle lavorazioni adottate al fine di minimizzare gli impatti sulle diverse matrici ambientali e sui recettori, anche in relazione al mutato scenario operativo del cantiere Vallugana.

Ciò, naturalmente, per quanto ancora non risolto, o non ancora comunicato al Comune di Malo, rispetto a quanto evidenziato nella citata nota di novembre 2020.

Si chiede altresì di fornire adeguato riscontro in merito alle criticità idrogeologiche segnalate e alla necessità di eseguire i lavori di sistemazione della viabilità e del fossato indicati nella nota in argomento.

Con riferimento alla richiesta del Comune che la "nuova strada di Vallugana, una volta concluso il cantiere, rimanga tale e non venga smantellata o adibita ad altri usi" si richiama quanto prescritto dal parere n. 2840 del 12.10.2018 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare ha approvato la variazione progettuale ricomprendente la viabilità di cui trattasi: "si conferma la prescrizione espressa nello SIA ove si richiede di trasformare la viabilità provvisoria di cantiere, una volta completati i lavori della galleria, in un percorso di mobilità pedonale e ciclabile, da integrare con la rete di mobilità esistente, privilegiando il suo inserimento nel paesaggio e nella rete ecologica regionale, prevedendo l'utilizzo di specie vegetali autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, ecc) al fine di conservare la diversità biologica e di consentire la produzione di materiale vivaistico, la cui provenienza sia certificata".

Pertanto, come già preannunciato, si chiede di predisporre una variante al progetto che permetta il mantenimento della strada già realizzata, da classificarsi come "non sostanziale" ai sensi dell'art. 169 del d.lgs. 163 del 2006, al fine di poter iniziare il confronto con il Comune sulla soluzione finale, e quindi l'iter di approvazione.

Area Infrastrutture, Trasporti, Lavori Pubblici e Demanio  
Struttura di Progetto Superstrada Pedemontana Veneta  
U.O. Supporto Tecnico Operativo  
Fondamenta S. Lucia – Cannaregio, 23 – 30121 Venezia Tel. 041 279 2614 – 4667  
PEC: superstradapedemontana@pec.regione.veneto.it e-mail: superstradapedemontana@regione.veneto.it

Cod. Fisc. 80007580279

Codice Univoco Ufficio Q9CJJW

P.IVA 02392630279

1/2



Distinti saluti.

Il Direttore *ad interim*  
Ing. Elisabetta Pellegrini

*U.O. Supporto Tecnico Operativo - Direttore Ing. Nicola Salvatore  
Responsabile del procedimento: Ing. Nicola Salvatore - tel. 041 279 2614 / 041 279 4667  
Referente pratica: Dott. Marco Amodio - tel. 041 279 4504*

copia cartacea composta di 2 pagine, di documento amministrativo informatico firmato digitalmente da PELLEGRINI ELISABETTA, il cui originale viene conservato nel sistema di gestione informatica dei documenti della Regione del Veneto - art.22.23.23 ter D.Lgs 7/3/2005 n. 82

*Area Infrastrutture, Trasporti, Lavori Pubblici e Demanio  
Struttura di Progetto Superstrada Pedemontana Veneta  
U.O. Supporto Tecnico Operativo  
Fondamenta S. Lucia – Cannaregio, 23 – 30121 Venezia Tel. 041 279 2614 – 4667  
PEC: superstradapedemontana@pec.regione.veneto.it e-mail: superstradapedemontana@regione.veneto.it*

Cod. Fisc. 80007580279

Codice Univoco Ufficio Q9CJJW

P.IVA 02392630279

2/2