



Ministero della Transizione Ecologica

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. 320 del 22 settembre 2022

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Trasformazione della viabilità provvisoria di cantiere “Finestra di accesso alla galleria Malo” in viabilità definitiva – Lotto 1 Tratta D</i></p> <p>IDVIP 8695</p>
Proponente:	<p><i>Regione Veneto</i></p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio;

Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- 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 D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 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*”;

VISTO 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*”;

VISTO il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 che, in attuazione dell’art. 8 del D.L. 133/2014, reca le nuove disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo;

PREMESSO che:

- la Regione Veneto, con nota del 11/07/2022, ha presentato istanza di avvio della procedura di verifica di variante ai sensi dell’art. 169, c. 4 del D. lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile all’art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, per l’intervento “*Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Trasformazione della viabilità provvisoria di cantiere “Finestra di accesso alla galleria Malo” in viabilità definitiva – Lotto 1 Tratta D*”,
- La domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Procedure di Valutazione VIA e VAS - Direzione generale Valutazioni Ambientali (d’ora innanzi *Divisione*), con prot. MiTE-7240 del 13/07/2022;
- con nota prot.n. MiTE/95006 in data 29/7/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi *Commissione*) con prot.n. CTVA/5353 in data 29/7/2022, la Divisione ha trasmesso la domanda sopracitata e la documentazione progettuale allegata per l’avvio della procedura di Verifica Varianti prima citata;

PRESO ATTO che relativamente al progetto *Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Trasformazione della viabilità provvisoria di cantiere “Finestra di accesso alla galleria Malo” in viabilità definitiva – Lotto 1 Tratta D*:

- il progetto è parte del progetto esecutivo “Superstrada a pedaggio Pedemontana”
- con Parere della Commissione VIA del 13/02/2006 è stato espresso parere favorevole di compatibilità ambientale del progetto preliminare della “Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta”;
- il CIPE con delibera n. 96/2006 ha approvato ai sensi dell’art.166 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare della “Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta”;
- in data 31 luglio 2009 il Consiglio dei Ministri ha dichiarato lo stato di emergenza socio-economico ambientale nei territori delle provincie di Treviso e Vicenza e che, con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri numero 3802 del 15 agosto 2009, è stato nominato il Commissario Delegato per l’emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza;
- con Decreto n. 10 del 20 settembre 2010, il Commissario Delegato 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 agosto 2009, sulla base degli esiti del parere del Comitato Tecnico Scientifico previsto dall’ordinanza n. 3802/2009, reso in data 22 marzo 2010;
- con nota prot. 189781 del 15 maggio 2017, acquisita al prot. DVA-11405 del 16 maggio 2017, la Regione Veneto, a seguito del venire meno dei poteri dettati dalla Ordinanza di Protezione Civile per la gestione commissariale, ha comunicato alla Direzione per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali di questo Ministero, per il progetto in questione, il rientro nelle ordinarie procedure;
- con Decreto MATTM-408 del 5/11/2018, previo parere della Commissione VIA-VAS n. 2840 del 12/10/2018, è stato determinato che sussistevano le condizioni per l’approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi dell’art. 169 c. 4 del D.Lgs. 163/2016, della proposta di Variante relativa 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*” subordinando alla ottemperanza di 8 condizioni.

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l’esame della seguente documentazione relativa alla “Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Trasformazione della viabilità provvisoria di cantiere “Finestra di accesso alla galleria Malo” in viabilità definitiva – Lotto 1 Tratta D” così come disposto dalla Divisione con la nota sopraccitata prot.n. MiTE/95006 in data 29/7/2022.
 - ✓ Relazione in ordine alla trasformazione della viabilità provvisoria di cantiere “Finestra di accesso alla galleria Malo” in viabilità definitiva;
 - ✓ Quadro economico di raffronto della concessione;
- le opere di cui alle precedenti prescrizioni risultano localizzate nei comuni di Malo e Isola Vicentina (Provincia di Vicenza).

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni e dei pareri espressi ai sensi dell’art.19 del D.lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii:

- Parere del Ministero della Cultura – DG ABAP Servizio V, espresso con nota prot. 32541-P del 7/9/2022, acquisito dalla Commissione con prot. CTV A 6420 del 7/9/2022;

Il Ministero della Cultura – DG ABAP Servizio V con nota prot. 32541-P del 07/09/2022, ha trasmesso il proprio parere tecnico istruttorio, in cui dichiara di *“esprimere parere favorevole agli interventi descritti nella documentazione allegata all’istanza in oggetto e nei relativi elaborati progettuali, in quanto si reputa che i vantaggi derivanti dalla deviazione del traffico pesante lontano da centri storici e dai complessi monumentali sottoposti a tutela ai sensi della parte II del D. Lgs. 42/2004 compensa il vincolo afferente al Lotto 1D. (...) ravvisando tuttavia la necessità che il proponente ottemperi seguenti prescrizioni”*, per le quali si rimanda alla citata nota stante che i contenuti delle stesse autorizzazioni e prescrizioni sono di competenza del MIC.

Per quanto riguarda l’oggetto delle varianti al progetto esecutivo:

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 una pista ciclopedonale, così come previsto dalla condizione 1 del Decreto MATTM-408 del 5/11/2018 che recita *“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 (Sementi, talee, ecc.) al fine di conservare la diversità biologica e di consentire la produzione di materiale vivaistico, la cui provenienza sia certificata”*, , bensì di mantenerla come viabilità locale.

Ai sensi dell’art. 169 del D. Lgs. 163 del 2006, si tratta di una variante non localizzativa in quanto non comporta sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato e non richiede l’attribuzione di nuovi finanziamenti a carico di fondi.

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.

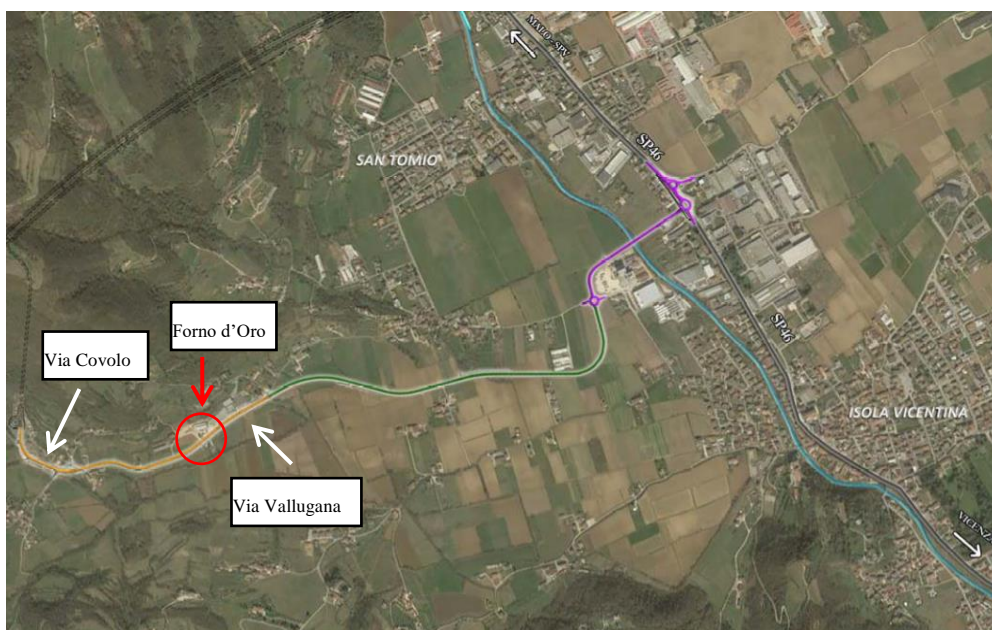


Figura 1: Variante di tracciato oggetto di analisi

Tale necessità deriva dal fatto che 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 San Tomio, puntare verso est per attraversare Piazza Bassetto e percorrere via Ponte, fino a raggiungere la SP46, accessibile attraverso un incrocio semaforico a “T”.

MODIFICA PROGETTUALE

Con nota n. 24272/2018 del 14/11/2018, a firma congiunta dei Sindaci, le Amministrazioni comunali di Malo ed Isola Vicentina hanno chiesto alla 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 in particolare della frazione di San Tomio di Malo e del Comune di Isola Vicentina*”.

La Regione Veneto ha accolto tale richiesta e con nota prot. n. 480903 del 26/11/2018 e con nota 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, per le motivazioni di cui sopra.

La viabilità che si intende mantenere è stata approvata nell'ambito del progetto esecutivo Lotto 1 Tratta C ed è stata realizzata nel 2018; attualmente è utilizzata sia dai mezzi di cantiere che dai veicoli. La richiesta in oggetto, pertanto, non implica modificazioni del tracciato esistente.

Il percorso ha una lunghezza totale di 3,122 km e il manto stradale, realizzato nel 2019 è in buone condizioni; pertanto, la variante in oggetto non richiede interventi di adeguamento della viabilità, ad eccezione di quelli relativi al tratto di Via Covolo e alla segnaletica orizzontale (trasformazione di viabilità provvisoria in viabilità definitiva) e verticale.

A tal proposito, tenuto conto della natura della strada (categoria F, ai sensi del DM n. 6792 del 5/11/2001) verrà posto il limite di velocità a 40 km/h (il valore velocità di percorrenza minimo stabilito dal suddetto DM), fattore che, oltre alla manutenzione ordinaria necessaria, garantirà di percorrere tale tratto in sicurezza.

Inoltre, sono previste una serie di opere a verde lungo tutto il percorso della viabilità del Lotto 1D atte a migliorare l'inserimento della viabilità di servizio nel contesto paesaggistico-ambientale in cui si sviluppa.

La modifica progettuale proposta, come rilevabile dalla Figura 2, consentirebbe di spostare il traffico veicolare dal centro abitato di San Tomio, evitando quindi di gravare su di esso in termini di emissioni (rumore e atmosfera), incidentalità e salute pubblica e permettendo una più facile e più sicura immissione sulla SP46 attraverso un sistema di interconnessione di rotonde.

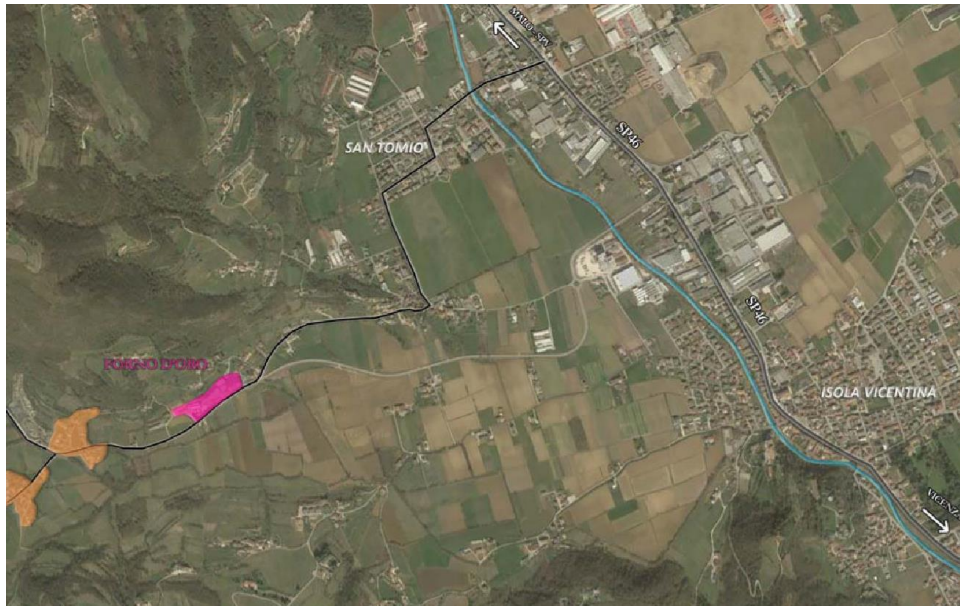


Figura 2: In arancione gli abitati, in magenta l’area produttiva-artigianale “Forno d’Oro”. In nero il tracciato attualmente percorso per collegarsi alla SP46

La riconversione della viabilità di cantiere in una strada ciclopedonale costringerebbe le attività Fanin-Chi semina raccoglie e Ongaro Serramenti a percorrere con i propri mezzi tutto l’abitato di Isola Vicentina, percorrendo, per altro, sotto il Santuario di Santa Maria del Cengio, nota chiesa del XII secolo con annesso convento (Figura 3). Analogamente a quanto detto per l’area di San Tomio, anche in questo caso, la trasformazione della viabilità provvisoria in oggetto in viabilità permanente beneficerebbe i locali e l’ambiente circostante.

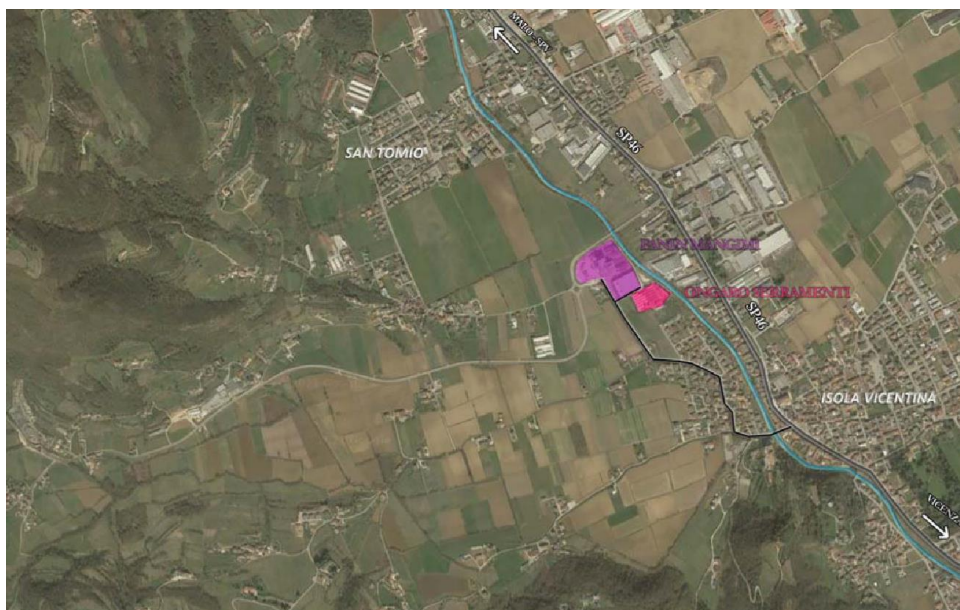


Figura 3: In violetto l’attività Fanin-Mangini, in magenta Ongaro Serramenti. In nero il tracciato attualmente percorso per collegarsi alla SP46.

In definitiva, la trasformazione della viabilità in oggetto consentirebbe 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 l'accesso diretto alle civili abitazioni e alle attività industriali e commerciali (Società Agricola Natura, Forno d'oro industria, Cosaro macelleria, Grendene tinteggiature ecc.) che si trovano lungo il tracciato;
- 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.

Dal punto di vista urbanistico, 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). A tale proposito si è espresso il MIC.

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 strada ciclopedonale. L'analisi condotta al livello di Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PRTC), di Piano di Assetto del Territorio (PAT), di Piano degli Interventi (PI) dei comuni di Malo e Isola Vicentina e dei vincoli paesaggistici, ha valutato l'intervento coerente con l'assetto urbanistico e in taluni casi (es. beni paesaggistici), per i quali si rimanda alla relazione redatta dal Proponente, il tracciato è risultato preferibile a quelli attualmente esistenti ed in uso.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali:

Il parere della commissione VIA circa la richiesta di trasformare la viabilità in oggetto in un percorso ciclo pedonale al termine dei lavori della galleria, era stata avanzata nell'ottica di una riduzione dell'impatto paesaggistico e, pertanto, non perché di interferenza con altre componenti ambientali quali ecosistemi, aria, acqua.

L'analisi ambientale con riferimento alla variante in oggetto è stata condotta valutando in parallelo la possibilità di trasformare la viabilità in percorso ciclopedonale e quella di mantenere quella esistente, rendendola definitiva. Di seguito si riporta, per ciascuna componente, la valutazione degli eventuali impatti attesi.

Paesaggio

La variante in oggetto prevede una serie di opere a verde lungo tutto il percorso della viabilità del Lotto 1D (3,122 km di lunghezza) atte a migliorare l'inserimento della viabilità di servizio nel contesto paesaggistico-ambientale in cui si sviluppa. La tipologia degli interventi scelti tenderà a migliorare ed integrare la viabilità con il sistema ambientale ed al contempo con quello antropico del contesto. Sono previste infatti opere di mitigazione a verde per ricomporre la fascia afferente all'area vincolata, ai sensi dell'art. 135 c.1 lett.d) con DGR 8/9/2000, e piantumazioni lungo la fascia di rispetto del corso d'acqua.

Tale inserimento risulta coerente con le prescrizioni riportate dal MIC, in subordinazione al parere favorevole espresso. Inoltre, risulta compatibile con quanto richiesto dalla Commissione VIA-VAS, in merito all'inserimento della stessa nel paesaggio e nella Rete ecologica regionale. Il progetto prevede l'utilizzo di specie vegetali autoctone, in linea con la prescrizione n.1 della CTVA VIA-VAS. Per gli

interventi di ripristino degli ecosistemi previsti dal SIA, dovrà comunque essere utilizzato materiale di propagazione, arbustivo o arboreo di provenienza certificata e di origine autoctona, nel rispetto del D.Lgs. 386/2003 "Attuazione della direttiva 1999/105/CE relativa alla commercializzazione dei materiali forestali di moltiplicazione".

Rumore

Con riferimento alla componente rumore, sono stati presi in considerazione i piani di classificazione acustica del comune di Malo e del comune di Isola Vicentina. Dall'analisi della zonizzazione acustica condotta, si evidenzia che mantenere la viabilità del Lotto 1D senza prevederne la trasformazione in ciclopedonale è un elemento migliorativo rispetto alla situazione preesistente in cui si ha l'attraversamento degli abitati.

Qualità dell'aria

Per analizzare lo stato della qualità dell'aria sono stati presi i risultati della campagna di monitoraggio eseguita in riferimento al PMA della costruenda Pedemontana Veneta e della variante alla cantierizzazione del Lotto 1 – Tratta C.

I valori relativi alle componenti atmosferiche (NO₂, NO_x, CO, SO₂, PM10, PM2.5, O₃, benzene), registrati nelle due stazioni più prossime alla viabilità in oggetto, sono ben al di sotto dei limiti di legge. I risultati ottenuti fanno riferimento alle condizioni attuali, ovvero alla viabilità interessata da un traffico di mezzi di cantiere e di veicoli.

Si ritiene, pertanto che una volta che il cantiere sarà chiuso e che, quindi, tale viabilità non sarà più interessata dai mezzi di cantiere, si avrà anche una riduzione di emissioni in atmosfera. Anche in questo caso, gli impatti afferenti agli abitati di S. Tomio, Malo e Isola Vicentina saranno ridotti nel caso di mantenimento della esistente viabilità di cantiere rispetto all'attraversamento dei centri abitati.

Incidentalità del traffico

Trasformare la viabilità di cantiere in viabilità definitiva significa garantire una seconda via di accesso/uscita, anche in situazioni di emergenza, agli abitati dell'intorno considerato. Si segnala la difficoltà data dalla viabilità esistente di attraversamento dei due centri, caratterizzata da incroci e strettoie pericolose.

Pertanto, tale soluzione si tradurrebbe in una deviazione del traffico pesante lontano dai centri storici e dai complessi monumentali e, di conseguenza, un rischio minore di incidentalità all'interno degli abitati. Anche in questo caso, l'alternativa migliorativa risulta essere quella di preservare la viabilità esistente.

Salute pubblica

La componente salute pubblica è strettamente connessa alle 3 componenti di cui sopra (rumore, aria e incidentalità del traffico); pertanto, alla luce di quanto appena detto, anche con riferimento alla componente salute, si ritiene che la soluzione migliorativa sia quella legata al mantenimento della strada allo stato attuale.

Flora e fauna

Analogamente alla componente qualità dell'aria, per caratterizzare la flora e la fauna locali sono stati presi in considerazione i dati a disposizione derivanti dal Piano di Monitoraggio Ambientale in corso, 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. L'analisi riportata nella relazione allegata all'istanza di variante è stata condotta sulla base dei dati a disposizione derivanti dal Monitoraggio Ambientale in corso di completamento.

È stato fatto un raffronto con la situazione attuale in cui tale viabilità è utilizzata da mezzi di cantieri oltre al traffico ordinario e, nonostante questo, non è stata rinvenuta evidenza di particolari disturbi alla componente vegetale né a quella animale (inclusa avifauna). Si ritiene pertanto che dal momento in cui tale arteria non sarà più funzionale al cantiere, il solo traffico di mezzi non rappresenterà un fattore di rischio rilevante.

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della verifica di varianti

VALUTATO che:

- alla luce dell’analisi di cui sopra, mettendo in raffronto la realizzazione del percorso ciclo-pedonale e la trasformazione della esistente viabilità di cantiere in viabilità permanente, si pone in evidenza che l’eliminazione di tale viabilità 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;
- la richiesta delle Amministrazioni Comunali di Malo ed Isola Vicentina è maggiormente compatibile con il sistema ambientale esistente e migliorativa rispetto al sistema ambientale ed antropico degli abitati.

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l’esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi dell’art. 169, c. 3, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all’art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, relativa a *Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Variazione progettuale finalizzata alla trasformazione della viabilità provvisoria di cantiere “Finestra di accesso alla galleria Malo” in viabilità definitiva – Lotto 1 Tratta D;*
- nella verifica si tiene conto dei pareri precedentemente esitati di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo;
- la variante oggetto della presente procedura ha carattere non localizzativo;
- come si evince dalla sintesi degli esiti dell’analisi ambientale condotta dal Proponente, relativa alla fase di esercizio, il giudizio di potenziale interferenza ambientale delle modifiche non localizzative relative alla variante proposta è risultato nullo;
- in particolare, si sono evidenziati impatti anche positivi, mentre eventuali impatti connessi alla realizzazione delle opere, per come previsti nella variante, erano già presenti nel Progetto già sottoposto a Valutazione di Impatto, per il quale è stato già espresso parere favorevole di compatibilità ambientale;
- restano ferme tutte le verifiche e le autorizzazioni degli Enti competenti interessati alla realizzazione e all’esercizio delle opere in progetto, con particolare riferimento e attenzione agli aspetti idraulici e di sicurezza per la mobilità ciclabile che comunque potrà percorrere la viabilità in oggetto;
- la presente variante supera la condizione 1 di cui al Decreto MATTM-408 del 5/11/2018. Resta comunque inteso che, per gli interventi di ripristino degli ecosistemi previsti dal SIA, dovrà essere utilizzato materiale di propagazione, arbustivo o arboreo di provenienza certificata e di origine autoctona, nel rispetto del D.Lgs. 386/2003 "Attuazione della direttiva 1999/105/CE relativa alla commercializzazione dei materiali forestali di moltiplicazione".

la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell’art. 169, comma 3, del D. Lgs. 163/2006

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa a “*Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Trasformazione della viabilità provvisoria di cantiere “Finestra di accesso alla galleria Malo” in viabilità definitiva – Lotto 1 Tratta D*”, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

La presente variante supera la condizione 1 di cui al Decreto MATTM-408 del 5/11/2018, che pertanto non sarà oggetto di ulteriore ottemperanza.

Il Presidente f.f.

Avv. Paola Brambilla