



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n. 1464 di rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto della tangenziale di Vicenza, da realizzarsi nei Comuni di Vicenza e Torri Quartesolo, presentata dalla Società Autostradale Brescia-Padova, con sede in Verona piazzale Europa 12, in data 25 ottobre 1995;

VISTO il parere formulato in data 2 aprile 1996 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autostradale Brescia-Padova;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- la realizzazione di un tracciato stradale denominato tangenziale sud di Vicenza, l'infrastruttura proposta si sviluppa in affiancamento all'autostrada A4 Brescia -Padova ed origina ad ovest dalla nuova stazione di esazione di Vicenza Ovest;
- l'estremità orientale del tracciato risulta collegata alla S.S. 11 mediante uno svincolo a due livelli ubicato in prossimità dell'abitato di Torri Quartesolo;
- l'asta principale della tangenziale avrà una larghezza pari a m 20,10 (tipo III CNR), mentre tra Vicenza est e Torri Quartesolo la piattaforma sarà pari a 12 m (tipo IV CNR);
- il tracciato si sviluppa per 10,6 Km in affiancamento alla autostrada A4, utilizzando il sedime delle dismesse gallerie autostradali;

valutato che:

- i dati di traffico rilevati lungo le principali strade della provincia e del comune di Vicenza, registrano carichi di traffico notevoli, che raggiungono e, in taluni casi, superano i valori teorici delle capacità, con conseguenti fenomeni di congestione, disagio e inquinamento;
- il tracciato insiste in parte su un esistente sedime stradale, del quale, in particolare, riutilizza, pur con adeguamenti, anche i tratti di galleria;
- l'opera risulta coerente con gli strumenti di pianificazione;
- l'Oasi di Casale è interessata solo marginalmente nella zona perimetrale a sud dalla nuova infrastruttura e l'impatto diretto è limitato alla striscia di allargamento della sede stradale e al conseguente aumento dell'inquinamento acustico;
- tra gli impatti principali si evidenziano quelli sul sistema delle acque, che si intendono risolvere attraverso il potenziamento della cassa di espansione del fiume Retrone;

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

VISTA la nota del 23 maggio 1996, della Regione Veneto, pervenuta in data 7 giugno 1996, in cui si esprime parere positivo a condizioni che si ottemperino le sottoelencate prescrizioni:

- svincolo Vicenza ovest: il previsto ribaltamento a sud dell'autostrada comporta una notevole artificiosità delle connessioni e comunque risulta non funzionale, se non in presenza di un ulteriore intervento teso ad "alleggerire" il carico veicolare sull'attuale rotatoria di Viale degli Scaligeri. Per essere efficiente tale soluzione dovrà comprendere anche un contestuale intervento di sistemazione e connessione con la S.S. 11 e la S.S. 46; sembra inoltre opportuno verificare ulteriormente se l'attuale soluzione progettuale possa consentire, in prospettiva, la prosecuzione della tangenziale verso ovest, in direzione del casello autostradale di Montecchio Maggiore;
- svincolo con S.S. 247: pur risultando accettabile, la soluzione proposta necessita di un ulteriore approfondimento teso a verificare eventuali problemi di accumulo determinabili lungo la statale per effetto delle svolte a sinistra; in ogni caso, appare indispensabile la adozione di sistemi di regolazione del traffico lungo la statale stessa, tesi a limitarne la percorrenza in corrispondenza degli abitati di Campedello e Santa Croce Bigolina, determinando così una gerarchia funzionale a favore dello svincolo di Vicenza est;
- Vicenza est: il raccordo fra Viale della Serenissima, la tangenziale e l'autostrada, pur conforme al Piano Regolatore, appare eccessivamente compresso tra la viabilità esistente e le previsioni insediative formulate dal PRG, anche in ragione di quanto evidenziato al punto precedente. Appare pertanto indispensabile, d'intesa con il Comune di Vicenza, una rielaborazione della soluzione progettuale prospettata, tale da garantire maggiore fluidità e sicurezza nelle varie manovre di svolta ed immissione;
- raccordo con la S.S. 11 in Comune di Torri di Quartesolo: la soluzione prospettata appare accettabile a condizione che venga prevista una rotatoria di maggiori dimensioni planimetriche, più adatta a distribuire i volumi di traffico da e per il centro commerciale esistente;
- si ritiene che il sito in cui verrà realizzato il casello di Vicenza Ovest possa essere interessato da fenomeni di esondazione, non escludibili, da parte del fiume Retrone. Si ritiene pertanto necessario che, in sede di approvazione definitiva, vengano valutati gli effetti derivanti dalla realizzazione dell'opera nei confronti degli abitati circostanti e dell'opera stessa. Se del caso,



Il Ministro dell' Ambiente

potranno essere valutate ulteriori soluzioni progettuali, con particolare riferimento alla individuazione di idonee misure di mitigazione sotto il profilo della sicurezza idraulica, anche diverse da quelle prospettate nell'elaborato 5.2. Si rileva, inoltre, che il sito risulta attualmente interessato da un consistente deposito di residui di fonderia, non rilevato nel progetto e incompatibile con lo stesso.

Per quanto riguarda, comunque, in generale il problema connesso allo smaltimento delle acque di dilavamento del manto stradale, ed in particolare di quelle di prima pioggia, appare necessario valutare l'opportunità, in termini di analisi costi-benefici, di attuare un convogliamento dei fossi di guardia, debitamente impermeabilizzati, in pozzetti di sedimentazione, muniti di idonei disoleatori.

Possibilmente, tale sistema dovrebbe servire anche il tratto autostradale sotteso dell'opera in progetto;

- l'opera ricade in un ambito già penalizzato dall'inquinamento acustico ed atmosferico determinato dalla presenza dell'autostrada A4.

Il progetto è comunque dotato di opere di mitigazione (asfalto fonoassorbente e barriere antirumore). Il posizionamento e la tipologia di quest'ultime non appaiono tuttavia sufficientemente supportate da verifiche analitiche e non risultano sempre compatibili sotto il profilo paesaggistico. Si rende pertanto opportuno, in sede di approvazione definitiva, sviluppare studi di dettaglio, rivedendo le soluzioni adottate, anche in funzione di quanto osservato in seguito, in relazione agli aspetti paesaggistici.

Si ritiene comunque necessario prescrivere l'utilizzo dell'asfalto fonoassorbente per l'intero tracciato di progetto.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, dallo studio risulta che la realizzazione della tangenziale comporta un incremento delle aree interessate dall'effetto inquinante, con particolare concentrazione in corrispondenza di alcune zone urbanizzate, quali i centri abitati di Campedello e S. Croce Bigolina, nonché la zona industriale di Vicenza ovest con la frazione di S. Agostino; in questi ambiti, sempre in sede di approvazione definitiva, dovrà essere studiato con particolare attenzione l'uso delle barriere artificiali e delle sistemazioni a verde, in modo tale da determinare l'abbattimento delle polveri e dei carichi inquinanti in generale;

- l'infrastruttura di progetto non determina impatti consistenti sul paesaggio e sulla preesistenza storico-ambientale essendone prevista la realizzazione in complanarità alla A4. Si rileva, tuttavia, la inadeguatezza del progetto di sistemazione a verde che risulta indeterminato, generico e non correlato alla previsione delle barriere antirumore. Queste ultime, in particolare, non dovranno interessare l'ambito posto fra le pendici est dei Colli Berici e l'abitato di Campedello, dove sussiste una buona percettibilità degli spazi aperti, che verrebbe compromessa dagli impianti in argomento. Della sistemazione a verde dovrà essere prodotto idoneo progetto esecutivo in sede di approvazione definitiva.

In particolare, sempre in corrispondenza dell'abitato di Campedello, si rileva la presenza di un edificio di buon interesse storico ambientale, attualmente utilizzato come deposito di materiali edili (Variante al PRG per le zone agricole-Riviera Berica, 391, Nucleo 17 A,B) che risulta a ridosso dell'impalcato della tangenziale.

Si rende necessario che in corrispondenza dello stesso vengano almeno previste barriere acustiche di tipo trasparente. Immediatamente ad est dell'edificio in questione, e sempre al fine di una maggior tutela del paesaggio, dovrà essere previsto un ulteriore accostamento della nuova infrastruttura all'autostrada.

In generale, si rende necessaria la bonifica ed il rinverdimento dei tratti di viabilità da dismettere.

- si rileva la carenza di documentazione relativa alla individuazione delle eventuali cave di prestito per la formazione dei rilevati stradali e di un piano di cantierizzazione delle opere, con particolare riferimento alla funzionalità del sistema viario esistente ed interessato dai lavori. Di entrambe le tematiche dovrà essere fornita idonea documentazione in sede di approvazione definitiva del progetto. Per quanto riguarda i materiali da rilevato occorre effettuare una verifica del bilancio dei movimenti di terra con indicazioni di massima delle zone di prelievo dei materiali stessi.
- in considerazione della rilevante estesa lungo la quale autostrada e nuova tangenziale si verrebbero a trovare in stretta complanarità, appare necessario approfondire il problema della sicurezza stradale, con particolare riferimento ai problemi di scavalco delle barriere laterali da parte dei mezzi pesanti; in sede esecutiva dovrà essere, pertanto, prodotto uno specifico elaborato con l'indicazione della tipologia e della localizzazione delle barriere laterali adottate.

VISTO il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 31 maggio 1996, pervenuto in data 11 giugno 1996, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che:

- sia trasmesso il progetto esecutivo dello svincolo previsto in zona S. Agostino, affinché la competente Soprintendenza stessa possa valutare la compatibilità ambientale e l'inserimento nel paesaggio della nuova struttura anche in ordine alle forme dei particolari costruttivi e di arredo ed ai materiali;
- i disegni dei più idonei ed efficaci sistemi di mitigazione dell'inquinamento acustico da adottarsi (barriere antirumore) vengano sottoposti al parere della Soprintendenza stessa;
- sia inoltrato un progetto di sistemazione paesaggistica delle aree circostanti il suddetto svincolo, che, mediante una opportuna disposizione del verde e delle quinte arboree, attenui l'impatto visivo del nuovo manufatto;
- una volta realizzato lo scavo superficiale per l'apertura della pista, delle canalizzazioni laterali etc, venga effettuato un controllo archeologico della superficie emersa da parte di operatori specializzati;
- eventuali evidenze che inducano a ritenere la presenza in situ di resti antichi, dovranno essere sottoposte ad un'indagine di verifica, preventivamente alla realizzazione di qualsiasi altro intervento;
- controllo superficiale ed eventuali scavi di verifica siano effettuati da operatori archeologici specializzati, con onere non a carico della Soprintendenza di cui sopra, che si riserva invece la direzione scientifica dell'intervento archeologico;
- prima di autorizzare formalmente il progetto, la Sovrintendenza provveda, per la parte di sedime tutelato ex art. 21 legge 1089/39 e situato a nord dell'asse autostradale, ad inoltrare all'Ufficio Centrale, per gli adempimenti di rito, la preventiva proposta di declassificazione dell'area proponendo l'annullamento oppure la variazione dell'attuale dispositivo di tutela, eventualmente cautelandosi affinché su tale area non possano sorgere fabbricati di altezza tale da interferire col Complesso di S. Agostino, osservando che, in tale perimetro, l'attuale P.R.G. prevede una fascia di rispetto autostradale e un'area agricola;
- la Sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici di Verona, Vicenza e Rovigo curi la fase esecutiva della posa in opera delle barriere antirumore per la parte che prospetta verso il Complesso di S. Agostino, al fine di conseguire il miglior inserimento estetico possibile;



Il Ministro dell'Ambiente

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

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

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla tangenziale di Vicenza da realizzarsi nei Comuni di Vicenza e Torri Quartesolo, presentato dalla Società Autostradale Brescia-Padova a condizioni che:

si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) sia diversamente risolto lo svincolo di Vicenza est, anche attraverso l'eventuale sdoppiamento della stazione di esazione; ciò al fine sia di ridurre l'ingombro planimetrico sia di semplificare le vie di ingresso ed uscita dei mezzi;
- b) siano accresciuti gli obiettivi di funzionalità dell'opera attraverso la previsione di una viabilità - da concordare con le amministrazioni interessate - che trasferisca in modo più diretto sulla tangenziale i flussi di traffico del settore ovest (S.S. 11 e nuova S.P. di Altavilla) limitando altresì l'impegno delle rotatorie urbane di via degli Scaligeri;
- c) le azioni di protezione dal rumore siano rivedute alla luce del previsto regolamento di attuazione della legge quadro n. 447 del 26 ottobre 1995 e che, in tale occasione, siano meglio definite le tipologie di opere previste per il contenimento del disturbo, al fine anche di meglio posizionarle in considerazione degli effetti provocati dal parallelismo della nuova tangenziale alla A4;
- d) sia sottoposto a nuova verifica di funzionalità, rispetto ai carichi di traffico, il tratto (IV tipo CNR) compreso tra lo svincolo di Vicenza est e lo svincolo della S.S. 11, anche al fine di definire ulteriormente tipologie e funzionalità degli svincoli;
- e) nel merito delle questioni idrauliche relative alle aree che possono essere interessate da fenomeni di esondazione, tenuto conto che le previste attività di regimazione riguardano anche la esistente A4 Padova - Brescia, le opere da attuare dovranno essere progettate in accordo con la competente autorità di bacino;
- f) siano predisposti i piani definitivi relativi a: movimentazione delle terre, approvvigionamento degli inerti, siti di discarica;
- g) nell'eventualità di realizzazione di fondazioni in aree interessate da pozzi che sfruttano risorse idropotabili, in particolare quelle della rete acquedottistica AIM, dovranno essere prese tutte le precauzioni atte ad evitare la comunicazione tra le falde ed il conseguente inquinamento per trasmissione;
- h) dovranno essere ottemperate tutte le sopra precisate prescrizioni del Ministero dei beni culturali ed ambientali e della Regione Veneto ove non ricomprese nelle presenti prescrizioni;
- i) il proponente dovrà trasmettere al Ministero dell'ambiente l'atto approvativo finale e la comunicazione dell'inizio dei lavori;

- l) per la verifica di ottemperanza alle suddette prescrizioni, prima dell'inizio dei lavori, il proponente dovrà inoltrare idonea documentazione alla Regione e, per conoscenza, al Servizio valutazione impatto ambientale del Ministero dell'ambiente.

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla dalla Società Autostradale Brescia-Padova, al Ministero dei lavori pubblici, all'ANAS ed alla Regione Veneto, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 7 AGO. 1996


IL MINISTRO DELL'AMBIENTE


IL MINISTRO PER I BENI
CULTURALI ED AMBIENTALI