



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI
E PAESAGGIO
Servizio V

Prot. n. vedi intestazione digitale

Class. 34.43.01 / *Fasc* 25.23.2/2019

Oggetto: [ID: 8385] VERONA, CASTEL D'AZZANO, BUTTAPIETRA, VIGASIO, ISOLA DELLA SCALA in provincia di Verona: Progetto Definitivo Variante alla S.S. 12 da Buttapietra alla tangenziale sud di Verona (VE29).
Procedimento riferito all'art. 23 del D.lgs. 152/2006 -VIA
Proponente: Società ANAS S.p.A.
Parere

Roma vedi intestazione digitale

Al Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica
Direzione Generale Valutazioni ambientali
Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale
va@pec.mite.gov.it

Alla Società ANAS S.p.A.
anas@postacert.stradeanas.it

E pc.
All'Ufficio di Gabinetto del Ministero della cultura
udcm@pec.cultura.gov.it

Al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità
Sostenibili
Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta
sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui
contratti concessori autostradali
dg.strade@pec.mit.gov.it

Al Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica
Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale -
VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

Alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per
le province di Verona, Rovigo e Vicenza
sabap-vr@pec.cultura.gov.it

Al Servizio II della Direzione generale ABAP
dg-abap.servizio2@pec.cultura.gov.it

Al Servizio III della Direzione generale ABAP
dg-abap.servizio3@pec.cultura.gov.it

Alla Regione Veneto
Area Tutela e Sviluppo del Territorio
Direzione Ambiente - U.O. Valutazione Impatto
Ambientale
ambiente@pec.regione.veneto.it
Direzione Valutazioni Ambientali, supporto giuridico e
contenzioso
valutazioniambientalissupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it

Alla Provincia di Verona
provincia.verona@cert.ip-veneto.net



Al Comune di Verona
protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

Al Comune di Castel d'Azzano
casteldazzano@legalmail.it

Al Comune di Buttapietra
comune.buttapietra@halleycert.it

Al Comune di Vigasio
vigasio.segreteria@halleycert.it

Al Comune di Isola della Scala
isoladellascala@cert.ip-veneto.net

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368.

VISTA la legge 24 giugno 2013, n. 71.

VISTO il decreto legge 12 luglio 2018, n. 86.

VISTO il decreto legge 21 settembre 2019, n. 104.

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

VISTO il DPCM 2 dicembre 2019, n. 169, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance" e il quale ha abrogato il DPCM 19 giugno 2019, n. 76.

VISTO quanto già disciplinato con il DM del MiBACT 23 gennaio 2016, n. 44.

VISTO il decreto interministeriale 24 dicembre 2015, sottoscritto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con l'allora Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di Valutazione Ambientale di competenza statale".

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 01 luglio 2022, registrato alla Corte dei Conti il 14/07/2022 con n. 1870, con il quale, ai sensi dell'art. 19, comma 4 del d.lgs. 165/2001 e s.m., è stato conferito al Dott. Luigi La Rocca l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio e della Soprintendenza Speciale per il PNRR.

VISTO quanto impartito dall'allora Direzione generale Belle arti e paesaggio con la Circolare n. 34 del 31/07/2015 avente ad oggetto "MiBACT - esercizio delle funzioni di tutela - Sentenza Consiglio di Stato, sez. VI n. 3652/2015".

VISTO che l'allora Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'arte e l'architettura contemporanea ha collaborato con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare alla redazione delle "Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione informato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii."(Rev.4del 03.12.2013;

http://www.va.minambiente.it/media/13922/specifiche_tecniche_va_03122013.pdf).

VISTO quanto descritto nelle suddette "Specifiche Tecniche", oggetto anche della Circolare n. 5 del 15/01/2014 della Direzione Generale PBAAC.

VISTO quanto previsto nella Circolare della Direzione Generale PBAAC n. 5 del 19/03/2010, "Procedure di competenza della Direzione Generale PBAAC in materia di tutela del paesaggio - Indicazioni operative per il coordinamento degli Uffici centrali e periferici".

VISTO quanto previsto nella Circolare della Direzione Generale PBAAC n. 6 del 19/03/2010, "Procedure di competenza della Direzione Generale PBAAC in materia di VIA, VAS e progetti sovraregionali o transfrontalieri - Disposizioni per la presentazione delle istanze e della relativa documentazione progettuale".



VISTO quanto previsto nella Circolare della Direzione Generale Belle arti e paesaggio n. 3 del 12/01/2016, "Procedure di valutazione di piani, programmi, opere e interventi di competenza della Direzione generale BeAP in materia di tutela del paesaggio - Indicazioni operative per il coordinamento degli uffici centrali e periferici".

PREMESSO che, a seguito dell'istanza di Valutazione di impatto ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 23 del Dlgs 152/2006, presentata dalla Società Anas S.p.a. con nota prot. 289358 del 05/05/2022 l'allora Ministero della transizione ecologica (ora Ministero dell'Ambiente della sicurezza energetica) con nota prot. 72834 del 10.06.2022 (agli atti di questo ufficio con nota prot.n. 22169 del 13.06.2022) ha comunicato la procedibilità dell'istanza e la pubblicazione della documentazione a corredo del progetto denominato "Progetto Definitivo Variante alla S.S. 12 da Buttapietra alla tangenziale sud di Verona (VE29)" consultabile tramite la piattaforma web dedicata del Ministero della transizione ecologica, al seguente indirizzo: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/8648>

PREMESSO che questo ufficio con nota prot.n. 22656 del 15.06.2023 ha richiesto alla Soprintendenza ABAP competente territorialmente il proprio parere endoprocedimentale e ai Servizi II e III il proprio contributo istruttorio.

CONSIDERATO che la Soprintendenza competente ha trasmesso la propria richiesta di integrazioni con nota prot.n. 20813 del 21.07.2023 e i Servizi II e III hanno trasmesso il proprio contributo istruttorio rispettivamente con nota prot.n.28365 del 28.07.2022 e mail del 25.07.2022 in relazione alla necessità di acquisire la documentazione integrativa.

CONSIDERATO che questa Direzione generale con nota prot.n. 21372 del 29.07.2022 ha trasmesso la richiesta di integrazioni al MASE e alla Società proponente.

CONSIDERATO che la CTVIA del MASE con nota prot.n. 9349 del 29.11.2022 ha richiesto la documentazione integrativa tenuto conto della richiesta effettuata dalla Regione del Veneto con nota prot. 344833 del 4/08/2022, e richiamando anche la richiesta di questo Ministero.

CONSIDERATO che con nota prot.n. CDG-0875037 del 16/12/2022 la Società proponente ha trasmesso la richiesta di sospensione dei termini del procedimento (60 giorni) per la consegna delle integrazioni richieste ai sensi dell'art. 24, comma 4, del D.Lgs. 152/2006.

CONSIDERATO che la società proponente, con nota prot.n. 113628 del 15/02/2023, ha trasmesso le integrazioni richieste e pubblicate dal MASE sul sito internet dedicato e sopra indicato in data 22.02.2023.

CONSIDERATO che con nota prot.n. 6848 del 22.02.2023 questo Ufficio ha richiesto alla Soprintendenza competente di voler trasmettere il proprio parere endoprocedimentale di competenza a valle della trasmissione delle integrazioni e ai servizi II e III di trasmettere il proprio contributo istruttorio.

CONSIDERATO che la Soprintendenza ABAP competente ha trasmesso il proprio parere endoprocedimentale di competenza con nota prot.n. 8207 del 16.03.2023.

CONSIDERATO che la Soprintendenza in data 30.06.2023 ha comunicato che per quanto attiene alle prescrizioni in materia archeologica rimane valido quanto richiesto al proponente con nota prot.n. 13835 del 18.05.2022.

CONSIDERATO che il Servizio II ha trasmesso il proprio contributo istruttorio con comunicazione del 03.07.2023.

CONSIDERATO che il Servizio III ha trasmesso il proprio contributo istruttorio con nota prot.n. 32183 del 03.07.2023.

CONSIDERATO che la Società proponente ha richiesto con la suddetta istanza nota prot. 289358 del 05/05/2022, anche il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del d.lgs. 42/2004 e s.m.i., in conformità a quanto stabilito dall'art. 25, comma 2-*quinquies* del d.lgs. 152/2006 che stabilisce che *il concerto del competente direttore generale del Ministero della cultura comprende l'autorizzazione di cui all'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta la compiuta redazione della relazione paesaggistica*, dichiarando di aver corredato l'istanza con apposita relazione paesaggistica e di aver sviluppato gli elaborati progettuali ad un livello che consenta la compiuta redazione della stessa.

ANALIZZATA la documentazione pubblicata sul sito del MASE.

VISTI i pareri e le osservazioni pubblicati sul sito del MASE.



CONSIDERATO quanto riferito dal proponente in merito alla localizzazione del progetto «L'ambito territoriale che comprende l'area a sud del Citta di Verona ed i Comuni di Castel d'Azzano, Buttapietra, Vigasio e Isola della Scala rappresenta una delle zone a più elevata intensità di traffico della Provincia di Verona, caratterizzata dalla presenza delle due più importanti direttrici autostradali quali l'Autostrada A4 "Brescia-Padova" con direttrice est-ovest e l'Autostrada A22 "del Brennero" con direttrice nord-sud, sulla cui confluenza è presente l'aeroporto "Catullo" di Villafranca Verona. In parallelo all'Autostrada A4 "Brescia-Padova", il cui nodo principale in tale area è rappresentato dal Casello di Verona Sud, si sviluppa la Tangenziale sud da cui si dipartono tutte le direttrici viarie principali verso sud costituite dalla S.S.n°434 "Transpolesana" in direzione S.Giovanni Lupatoto-Legnago-Rovigo, dalla S.S.n°12 "dell'Abetone e del Brennero" in direzione Isola della Scala-Ostiglia-Modena e dalla S.R.n°62 "della Cisa" in direzione Villafranca-Mantova.

La S.S. n°12 "dell'Abetone e del Brennero" si inserisce in questo panorama costituendo il collettore viabilistico principale di collegamento al sistema autostradale e tangenziale di Verona su cui confluisce tutta la rete viabilistica provinciale e comunale ed in particolare. Essa si sviluppa attualmente a sud della Citta di Verona con direzione nord-sud, staccandosi dalla tangenziale sud di Verona in loc. Borgo Roma e attraversando un'area che interessa i Comuni di Buttapietra, Vigasio, Castel d'Azzano, prima di collegarsi alla nuova variante della S.S.n°12 in Comune di Isola della Scala.

L'area di progetto (in rosso nella figura sottostante) interessa una porzione di territorio posta immediatamente a Sud della città di Verona (cfr. Sintesi non tecnica. pagg. 6, 7).

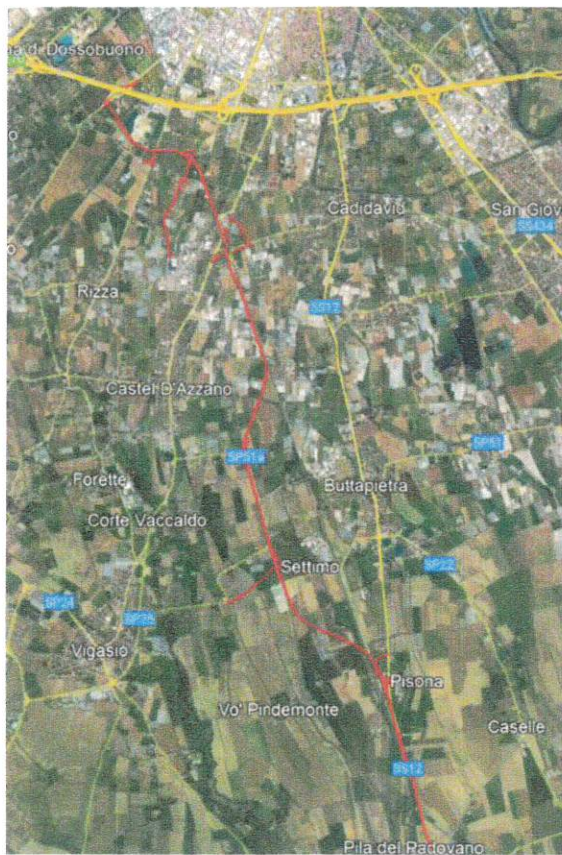


Fig. 1. Inquadramento (cfr. Sintesi non tecnica. pag. 7).

CONSIDERATO quanto riferito dal Proponente in merito all'intervento: «L'intervento che ha inizio nella zona dell'Alpo in prossimità delle intersezioni della tangenziale Sud di Verona e, sviluppandosi prevalentemente secondo la direzione Nord-Sud, termina dopo circa 14,5 chilometri in prossimità della rotatoria di Isola della Scala, consta di un asse principale su cui sono previste n. 3 intersezioni complete e n. 2 semi svincoli nonché da una serie di strade secondarie con la funzione di collegamento dell'asse principale alla viabilità esistente e di ricucitura della stessa viabilità esistente.

L'intera infrastruttura stradale è interessata dalla realizzazione di numerose opere d'arte che consentono la risoluzione delle interferenze con la viabilità stradale locale e ferroviaria esistente, nonché il superamento delle numerose opere idrauliche presenti sul territorio. Lungo l'intero tracciato verranno inoltre realizzate delle controstrade in parallelo alla nuova viabilità



per consentire l'accesso ai fondi agricoli e la manutenzione delle opere irrigue e di scolo» recupero (cfr. Sintesi non tecnica pagg. 6-7).

CONSIDERATO quanto riferito dal Proponente in merito alle opere di cantierizzazione: «Il sistema di cantierizzazione e la fasistica di realizzazione delle opere sono stati studiati allo scopo di limitare le interferenze con il contesto urbanizzato e con la viabilità, abbattendo drasticamente gli impatti derivanti dalla movimentazione delle materie durante la fase di scavo. Durante le fasi di realizzazione una vasta area verrà pertanto interessata da possibili impatti dovuti al transito dei mezzi di cantiere come conseguenza intrinseca del processo realizzativo. La cantierizzazione dell'infrastruttura impone pertanto di porre una importante attenzione nell'ambito di diversi obiettivi quali la massima economizzazione degli spazi di supporto, il minor impatto con l'esterno del cantiere, il controllo e la gestione per tutta la durata del cantiere dei mezzi in ingresso/uscita, il controllo dei rumori e delle emissioni del cantiere in area ed all'esterno;

Per la realizzazione dell'opera si prevede di realizzare:

- 1 Cantiere Principale/Base (CB)
- 3 Cantieri Operativi (CO)
- n. 5 Aree di Stoccaggio (AS)
- n. 5 Aree libere occupate temporaneamente a disposizione per la risoluzione delle interferenze.

A fine lavori, il Cantiere Principale, i Cantieri Operativi e le aree di stoccaggio temporaneo, verranno recuperati e ripristinati con la restituzione allo stato *quo-ante*.

Il Cantiere Principale CB, ubicato nella parte iniziale della zona interessata dalla realizzazione dei lavori e più precisamente tra la Strada dell'Alpo e la Strada La Rizza, avrà funzione logistico/operativa.

Il Cantiere Principale, che avrà l'area di cantiere di maggiore estensione, contiene i baraccamenti per l'alloggiamento delle maestranze, le mense, gli uffici e tutti i servizi logistici necessari, nonché un'area di stoccaggio materiali da scavo e un'area di stoccaggio materiali da costruzione.

Le 3 Aree di Cantiere Operativo CO1, CO2, CO3, presentano minore estensione rispetto al cantiere base e sono localizzate rispettivamente all'intersezione tra la Via Scopella e la S.P. n°51A, ed all'inizio ed alla fine della zona interessata dalla realizzazione del Viadotto San Giorgio. Detti cantieri comprendono gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere.

Le 5 Aree di Stoccaggio temporaneo AS1, AS2, AS3, AS4 e AS5 saranno ubicate rispettivamente in affiancamento al Cantiere Base, al Cantiere Operativo C01, tra la Via Zambonina e Via Settimo del Gallese, ed in affiancamento ai cantieri operativi C02 e C03. Il nuovo tracciato stradale si svilupperà quasi totalmente in rilevato.

A fine lavori, il Cantiere Principale, i Cantieri Operativi e le aree di stoccaggio temporaneo, verranno recuperati e ripristinati con la restituzione allo stato *quo-ante*.

Pertanto, considerata la tipologia dei lavori da eseguire, le terre e rocce da scavo deriveranno per la maggior parte dagli scavi necessari per effettuare la bonifica del piano della posa dei rilevati ed in minima parte dallo sbancamento del terreno per la realizzazione di opere provvisorie e di trincee. I materiali da scavo, se idonei per il riutilizzo, verranno reimpiegati prevalentemente per il rivestimento delle scarpate, e per la costituzione dei rilevati; il materiale di scavo, non idoneo per il riutilizzo, sarà smaltito in siti di discarica e/o recupero (cfr. Sintesi non tecnica pagg. 8-9).

CONSIDERATO che la Soprintendenza ABAP competente con nota prot.n. 8207 del 16.03.2023 ha riferito quanto segue in merito alla situazione vincolistica dell'area oggetto d'intervento e dei rischi potenziali derivanti dalla realizzazione delle opere in oggetto.

- *Beni paesaggistici*

Le aree interessate dall'intervento risultano in parte sottoposte a plurimi vincoli paesaggistici, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c), riguardanti diversi corsi d'acqua inseriti nell'elenco dei beni paesaggistici tutelati dalla Regione del Veneto.



• Beni architettonici

Nell'area di pertinenza del progetto, il P.T.C.P. 2015 individua da Nord a Sud i seguenti beni culturali e corti storiche:

- Villa Soldo detta "La Caporala" del XVIII sec in comune di Castel d'Azzano (L. 1089/1939);
- Villa Perbellini del XVIII sec in comune di Castel d'Azzano;
- Corte Zera Bampa del XVII sec in comune di Buttapietra;
- Villa Ciringhelli Bampa del XV sec in comune di Vigasio;
- Villa Giuliani Colombo del XVIII sec in comune di Buttapietra (L. 364/1909 e L. 1089/1939);
- Villa Portalupi Farina, detta "la Zambonina" del XVII sec in comune di Vigasio;
- Villa Vo' Pindemonte del XVIII sec in comune di Isola della Scala (L. 1089/1939 e L. 1497/1939);
- Villa Murari Brà detta "i Boschi" del XV sec in comune di Isola della Scala (L. 1089/1939).

Fra questi, come già rappresentato in fase di richiesta integrazioni, il progetto interferisce in particolare con Villa Giuliani Colombo, nella frazione di Settimo del territorio comunale di Buttapietra, tutelata ai sensi della parte II del D. Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. in forza del D.M. 12-07-1952, posizionando alcuni impattanti interventi infrastrutturali ("svincolo Vigasio") nelle aree immediatamente contermini al bene culturale, pregiudicandone fortemente il contesto e la lettura del bene culturale.

Sussiste inoltre la presenza di un ulteriore edificio di antica origine, denominato "Oratorio di San Giorgio" in via San Giorgio di Isola della Scala, attualmente non tutelato come bene architettonico (in quanto probabilmente di proprietà privata) ma comunque sottoposto a tutela paesaggistica, non segnalato dal P.T.C.P. né identificato dal progetto. La presenza dell'edificio è attestata sin dal XVI sec. (cfr. B. Chiappa, *Santo Stefano di Isola della Scala. Una parrocchia attraverso i tempi*, Verona, 1979, pp. 72-73) e nel XIX secolo la proprietà coincideva con quella della Villa Giuliani. Anche in questo caso le opere previste dal progetto (sia con il viadotto San Giorgio del tracciato principale sia, soprattutto, con la diramazione secondaria collegata alle rotatorie di ingresso/uscita da Isola della Scala) interferiscono direttamente con l'edificio e l'area contermina, pregiudicandone in modo irreparabile il contesto.

CONSIDERATO quanto riferito dalla Soprintendenza ABAP in merito all'esplicitazione degli impatti verificati o potenziali, le valutazioni circa la qualità dell'intervento e le relative prescrizioni atte a evitare possibili impatti negativi sul contesto paesaggistico e storico culturale:

«(...) esaminati gli elaborati progettuali, verificata la situazione vincolistica delle aree interessate dall'intervento in argomento, a conclusione dell'istruttoria inerente alla procedura in oggetto e nell'ambito del parere endoprocedimentale richiesto, si esprime in maniera favorevole alla realizzazione del progetto di realizzazione della Variante alla S.S. 12 da Buttapietra alla tangenziale sud di Verona, nel rigoroso rispetto delle prescrizioni di seguito elencate:

1) Premessa la frammentazione delle tutele paesaggistiche di cui alle considerazioni precedenti si rileva che il progetto presenta contenute criticità, a livello generale, rispetto al tracciato principale proposto per la Variante, in quanto lo stesso si affianca in buona parte al rilevato ferroviario esistente e, dove ciò non avviene, individua comunque un percorso logico e razionale, anche in considerazione dei tracciati viari esistenti, teso quindi a minimizzare gli impatti dell'opera in particolare sulle aree agricole e sui contesti fluviali tutelati.

Tali contenute criticità sono mitigabili attraverso:

- la limitazione, ai soli ambiti strettamente necessari per vincere i dislivelli necessari alla realizzazione dei tratti di strada in sopraelevazione (sovrappassi, viadotti, ecc.), delle parti di tracciato realizzate in rilevato rispetto al piano di campagna. Nel caso in cui la realizzazione dei rilevati sia assolutamente imprescindibile per questioni idrauliche, gli stessi dovranno comunque essere ridotti al minimo indispensabile;
- l'irrobustimento delle previste opere di mitigazione a verde lungo le aree a margine dell'infrastruttura, siano esse piane o costituite da scarpate: tali aree dovranno essere estesamente piantumate con alberature e arbusti tipici delle aree campestri e dallo sviluppo di chioma comunque non eccessivo, disposte in maniera irregolare e non in forma di filare;



- nelle zone sottoposte a tutela paesaggistica, al fine di consentire la percezione e la continuità visiva dinamica dalla strada, dovranno essere utilizzate per l'abbattimento acustico pannellature trasparenti simmetriche, la cui altezza dovrà essere la minima indispensabile; gli attacchi a terra e i sostegni di tali strutture dovranno essere il frutto di una selezione delle colorazioni dominanti, tra cui va sicuramente annoverata quella verde o grigio-verde opaco tipico delle aree campestri, comunque da campionare in opera e da sottoporre alle valutazioni della Soprintendenza;
- parimenti, le strutture in c.a. da realizzarsi in elevato rispetto al piano di campagna appartenenti alla nuova strada (muri di sostegno e contenimento, pile, impalcati, sovrappassaggi, ecc.) dovranno essere trattate superficialmente con una colorazione analoga, o eventualmente più scura, a quella prevista per i sostegni delle pannellature di cui sopra, sempre a partire dai cromatismi del verde o grigio-verde opaco. Anche in questo caso si chiede di fornire alla Soprintendenza delle campionature in corso d'opera delle colorazioni prescelte;
- dovrà essere mantenuto integro il reticolo idrico superficiale, evitando estese opere di tombinamento dei corsi d'acqua e dei fossi, modifiche delle loro sponde e della relativa vegetazione ripariale;
- per le aree di cantiere interessate da occupazione temporanea deve essere previsto il ripristino dello stato originario.

Sempre rispetto al tracciato principale, l'unica criticità puntuale rilevabile è l'estrema vicinanza del viadotto San Giorgio rispetto all'omonimo antico oratorio (cfr. paragrafo "Beni Architettonici"), per cui si ritiene necessaria la valutazione di una possibile leggera modifica al tracciato del viadotto in modo da allontanarlo per quanto possibile dal citato Oratorio in direzione Sud-Ovest.

Si specifica, infine, che tutte le opere di mitigazione non possono essere concepite come dei semplici mascheramenti, ma devono essere delle soluzioni progettuali atte a rendere più congruente l'inserimento del nuovo intervento con le componenti del paesaggio esistente.

- 2) Sempre premessa la frammentazione delle tutele paesaggistiche di cui alle considerazioni precedenti si rileva invece che il progetto presenta le maggiori criticità, a livello generale, rispetto alle infrastrutture accessorie e agli svincoli esterni al tracciato principale della Variante, che appaiono in larga misura sovradimensionati, molto spesso anche in relazione alle strade attualmente esistenti a cui tali svincoli poi si raccordano.

Le suddette infrastrutture risultano, in alcuni casi, estremamente estese sino a coinvolgere vaste aree della pianura agricola, alcune delle quali sottoposte a tutela. Ciò porta a un consumo di suolo agricolo vergine che appare del tutto non proporzionato rispetto a quello previsto dal tracciato principale. Inoltre, la metodologia progettuale dei collegamenti accessori e degli svincoli appare contraddittoria anche rispetto a quella dello stesso tracciato principale, che come si è detto tende a ridurre il suo impatto paesaggistico in quanto posto per lunghi tratti in affiancamento a un'infrastruttura esistente, ossia nel medesimo "corridoio", in una corretta e logica relazione con il contesto nel quale si inserisce.

Dal progetto delle infrastrutture accessorie, inoltre, dipendono le due maggiori criticità dell'opera legate alla presenza di beni culturali o, comunque, di edifici di antica origine, ossia rispettivamente a Villa Giuliari (Buttapietra) e all'Oratorio di San Giorgio (Isola della Scala).

Vista anche la logica sottesa alla nuova Variante, che non sostituisce ma affianca l'esistente SS12 alla quale comunque continueranno ad essere demandati i flussi veicolari di natura locale o di collegamento tra singoli comuni della zona, si ritiene necessario e indispensabile un drastico e generale ridimensionamento delle infrastrutture accessorie o integrative della Variante.

Si riporta di seguito un elenco delle stesse (da Nord a Sud), con le specifiche criticità rilevate e, per alcune di esse, le condizioni per le quali potrebbero risultare compatibili:

- rotatoria dell'Alpo est: nessuna criticità rilevata;
- rotatoria dell'Alpo ovest: nessuna criticità rilevata;



- rotatoria La Rizza: nessuna criticità rilevata;
- **svincolo Ca Brusà**: lo svincolo risulta fortemente impattante ed esteso, ponendosi in prossimità del complesso della corte storica Ca Brusà e modificandone estesamente il circostante ambito agricolo ancora del tutto integro. Si suggerisce, al fine di ridurre l’impatto, di adottare una impostazione più semplice e compatta di tale svincolo, analoga a quella prevista sullo svincolo di Castel d’Azzano e quindi con tracciato principale sopraelevato, rotatoria di raccordo sottostante e rampe di accesso/uscita il più possibile affiancate alla SS 12;
- **strada della Corte Bassa**: si tratta di una strada integrativa di raccordo con la SS 12, di notevole impatto paesaggistico in quanto si sviluppa quasi completamente all’interno di un ambito agricolo del tutto integro e non infrastrutturato, alterandolo e frammentandolo in maniera incompatibile e irragionevole, data anche la natura della strada. Preso atto che la funzione di tale strada è quella di svincolare via Vigasio e via Scuderlando dal traffico pesante connesso alla grande area industriale di Castel d’Azzano Nord, si ritiene comunque indispensabile identificare un’alternativa di minor impatto, possibilmente contraddistinta da un più coerente ragionamento d’insieme basato sul prioritario sfruttamento della viabilità esistente e di quella in progetto più a Est, sua via Ca’ di David, che non presenta criticità e che potrebbe essere ancor più potenziata, anche a servizio della suddetta area industriale;
- **svincolo Castel d’Azzano**: la relativa compattezza di tale svincolo ne contiene in parte le criticità, che comunque potrebbero essere ulteriormente ridotte tramite il necessario generale ridimensionamento di cui alla premessa. A breve distanza da tale svincolo è presente la corte Zera, ulteriore complesso rurale di antica origine la cui proprietà agricola verrebbe frammentata dalla nuova infrastruttura e che, sul tema, ha presentato una specifica osservazione. Si chiede di tenere conto di tale osservazione al di là dell’alternativa di tracciato proposta, che dal punto di vista paesaggistico non si ritiene migliorativa;
- **svincolo Vigasio**: per quanto riguarda lo specifico ambito dello svincolo, vale quanto detto per il precedente. L’infrastruttura accessoria ad esso connessa e posta a Est risulta particolarmente critica in quanto genera una nuova strada di raccordo che va ad interferire in modo irreparabile con l’impianto e l’immediato contesto della Villa Veneta Giuliani-Colombo, eretta nel sec. XVII su progetto del grande architetto veronese Alessandro Pompei. Tale strada congiunge la SS 12 con un ambito prettamente agricolo e quasi completamente ineditato, nella frazione di Settimo di Buttapietra, a Ovest di un corso d’acqua tutelato, dove attualmente è presente un impianto stradale di tipo locale. L’impatto prodotto dalla suddetta strada di raccordo, come già riferito in sede di richiesta integrazioni, risulta gravissimo e riguarda l’intero e ancora integro contesto della villa, inclusi l’antico viale di accesso a Sud e il paesaggio agrario circostante che va inteso come una stratigrafia storico-geografica legata alla villa stessa, la cui alterazione appare del tutto incompatibile e irragionevole. La soluzione proposta in sede di integrazioni non risulta affatto migliorativa e, per questo, è da rigettarsi totalmente. Dato anche il contesto, si ritiene che l’unica alternativa percorribile per consentire l’accesso all’area industriale di Buttapietra posta a Est del corso d’acqua tutelato di cui sopra, sia lo spostamento a Nord dello svincolo Vigasio e la realizzazione di una breve strada di collegamento con il lato settentrionale dell’area industriale, eliminando di conseguenza tutte le opere relative al tracciato stradale più a Sud circostante la villa sino al sottopasso Ca’ Bassa;
- **rotatoria Isola ingresso/Isola uscita e relativo raccordo stradale**: tale infrastruttura accessoria, in particolare la diramazione più settentrionale coincidente con l’attuale via San Giorgio, è posta a pochi metri dall’omonimo e già citato oratorio e prevede la notevole modifica altimetrica e dimensionale dell’attuale capezzagna. Tale intervento pregiudica totalmente l’idilliaco contesto rurale in cui è inserito l’oratorio, ed è pertanto da rigettarsi totalmente. L’alternativa può essere facilmente prevista mantenendo inalterata via San Giorgio e realizzando più a sud le opere di raccordo con la vecchia SS 12 e di ingresso a Isola della Scala».



CONSIDERATO quanto riferito dalla Soprintendenza con la comunicazione del 30.06.2023 in merito alla conferma delle prescrizioni archeologiche impartite con propria nota prot. 13825 del 18.05.2022.

CONSIDERATO che per quanto attiene alla componente archeologica il Servizio II con comunicazione del 03.07.2023 ha comunicato di prendere atto di quanto comunicato dalla SABAP per le province di Verona, Rovigo e Vicenza con nota prot. 8207 del 16.03.2023, *restando fermo quanto già richiesto dalla medesima Soprintendenza con nota prot. 20813 del 21.07.2022 e confermato da questo Servizio con nota prot. 20356 del 28.07.2022 in merito all'attivazione della procedura prevista dall'art. 25, c. 8 e ss., del D.Lgs. 50/2016 mediante l'esecuzione di sondaggi preliminari, il cui piano indagini è già stato approvato dalla Soprintendenza con nota prot. 13825 del 18.05.2022. Considerato che detti sondaggi ancora non risultano espletati, gli stessi si intendono da eseguire prima dell'affidamento dei lavori e comunque prima dell'avvio degli stessi, ribadendo che in esito agli stessi la Soprintendenza potrà valutare ulteriori prescrizioni e/o richiedere specifiche soluzioni tecniche o modifiche progettuali.*

CONSIDERATO che per quanto riguarda il parere di competenza per l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004, la Soprintendenza ABAP ha espresso parere favorevole subordinato alle prescrizioni specificate nel quadro prescrittivo sotto riportato in merito alla componente beni paesaggistici /paesaggio.

CONSIDERATO di condividere quanto valutato dalla Soprintendenza ABAP competente con la nota sopra citata e concordare con le prescrizioni ivi impartite.

A conclusione dell'istruttoria inerente alla procedura in oggetto, viste e condivise le valutazioni della Soprintendenza ABAP competente e il contributo istruttorio del Servizio II e del Servizio III di questa Direzione generale ABAP esaminati gli elaborati progettuali, il SIA, la Relazione paesaggistica e ogni altro elaborato pubblicato e successivamente integrato nel corso del procedimento, questa Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio, per quanto di competenza di questo Ministero e per tutte le motivazioni sopra esposte, esprime

parere positivo

alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società Anas SpA per il Progetto Definitivo Variante alla S.S. 12 da Buttapietra alla tangenziale sud di Verona (VE29) nel rispetto rigoroso delle seguenti prescrizioni (dalla n. 1 alla n.3):

1. Attivazione della procedura prevista dall'art. 25, c. 8 e ss., del D.Lgs. 50/2016 mediante l'esecuzione di sondaggi preliminari, il cui piano indagini è già stato approvato dalla Soprintendenza con nota prot. 13825 del 18.05.2022. Considerato che detti sondaggi ancora non risultano espletati, gli stessi si intendono da eseguire prima dell'affidamento dei lavori e comunque prima dell'avvio degli stessi, ribadendo che in esito agli stessi la Soprintendenza potrà valutare ulteriori prescrizioni e/o richiedere specifiche soluzioni tecniche o modifiche progettuali.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, archeologia

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – Secondo le fasi e modalità concordate nel piano di indagini con la Soprintendenza competente

Verifica di ottemperanza: Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza.

2. Assicurare l'inserimento paesaggistico e la mitigazione delle opere attraverso le seguenti modalità:
 - 2.1 la limitazione, ai soli ambiti strettamente necessari per vincere i dislivelli necessari alla realizzazione dei tratti di strada in sopraelevazione (sovrappassi, viadotti, ecc.), delle parti di tracciato realizzate in rilevato rispetto al piano di campagna. Nel caso in cui la realizzazione dei rilevati sia assolutamente imprescindibile per questioni idrauliche, gli stessi dovranno comunque essere ridotti al minimo indispensabile;



- 2.2 l'irrobustimento delle previste opere di mitigazione a verde lungo le aree a margine dell'infrastruttura, siano esse piane o costituite da scarpate: tali aree dovranno essere estesamente piantumate con alberature e arbusti tipici delle aree campestri e dallo sviluppo di chioma comunque non eccessivo, disposte in maniera irregolare e non in forma di filare;
- 2.3 nelle zone sottoposte a tutela paesaggistica, al fine di consentire la percezione e la continuità visiva dinamica dalla strada, dovranno essere utilizzate per l'abbattimento acustico pannellature trasparenti simmetriche, la cui altezza dovrà essere la minima indispensabile; gli attacchi a terra e i sostegni di tali strutture dovranno essere il frutto di una selezione delle colorazioni dominanti, tra cui va sicuramente annoverata quella verde o grigio-verde opaco tipico delle aree campestri, comunque da campionare in opera e da sottoporre alle valutazioni della Soprintendenza;
- 2.4 parimenti, le strutture in c.a. da realizzarsi in elevato rispetto al piano di campagna appartenenti alla nuova strada (muri di sostegno e contenimento, pile, impalcati, sovrappassaggi, ecc.) dovranno essere trattate superficialmente con una colorazione analoga, o eventualmente più scura, a quella prevista per i sostegni delle pannellature di cui sopra, sempre a partire dai cromatismi del verde o grigio-verde opaco. Anche in questo caso si chiede di fornire alla Soprintendenza ABAP delle campionature in corso d'opera delle colorazioni prescelte;
- 2.5 dovrà essere mantenuto integro il reticolo idrico superficiale, evitando estese opere di tombinamento dei corsi d'acqua e dei fossi, modifiche delle loro sponde e della relativa vegetazione ripariale;
- 2.6 per le aree di cantiere interessate da occupazione temporanea deve essere previsto il ripristino dello stato originario.
- 2.7 Sempre rispetto al tracciato principale, l'unica criticità puntuale rilevabile è l'estrema vicinanza del viadotto San Giorgio rispetto all'omonimo antico oratorio (cfr. paragrafo "Beni Architettonici"), per cui si ritiene necessaria la valutazione di una possibile leggera modifica al tracciato del viadotto in modo da allontanarlo per quanto possibile dal citato Oratorio in direzione Sud-Ovest.

Si specifica, infine, che tutte le opere di mitigazione non possono essere concepite come dei semplici mascheramenti, ma devono essere delle soluzioni progettuali atte a rendere più congruente l'inserimento del nuovo intervento con le componenti del paesaggio esistente.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: beni paesaggistici/paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM –Progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza

3. Per gli aspetti paesaggistici dovranno essere recepite le seguenti prescrizioni:

- 3.1 **svincolo Ca Brusà:** lo svincolo risulta fortemente impattante ed esteso, ponendosi in prossimità del complesso della corte storica Ca Brusà e modificandone estesamente il circostante ambito agricolo ancora del tutto integro. Si suggerisce, al fine di ridurre l'impatto, di adottare una impostazione più semplice e compatta di tale svincolo, analoga a quella prevista sullo svincolo di Castel d'Azzano e quindi con tracciato principale sopraelevato, rotatoria di raccordo sottostante e rampe di accesso/uscita il più possibile affiancate alla SS 12;
- 3.2 **strada della Corte Bassa:** si tratta di una strada integrativa di raccordo con la SS 12, di notevole impatto paesaggistico in quanto si sviluppa quasi completamente all'interno di un ambito agricolo del tutto integro e non infrastrutturato, alterandolo e frammentandolo in maniera incompatibile e irragionevole, data anche la natura della strada. Preso atto che la funzione di tale strada è quella di svincolare via Vigasio e via Scuderlando dal traffico pesante connesso alla grande area industriale di Castel d'Azzano Nord, si ritiene comunque indispensabile identificare un'alternativa di minor impatto, possibilmente contraddistinta da un più coerente ragionamento d'insieme basato sul prioritario sfruttamento della viabilità esistente e di quella in progetto più a Est, su via Ca' di David, che non presenta criticità e che potrebbe essere ancor più potenziata, anche a servizio della suddetta area industriale;



3.3 svincolo Castel d'Azzano: la relativa compattezza di tale svincolo ne contiene in parte le criticità, che comunque potrebbero essere ulteriormente ridotte tramite il necessario generale ridimensionamento di cui alla premessa. A breve distanza da tale svincolo è presente la corte Zera, ulteriore complesso rurale di antica origine la cui proprietà agricola verrebbe frammentata dalla nuova infrastruttura e che, sul tema, ha presentato una specifica osservazione. Si chiede di tenere conto di tale osservazione al di là dell'alternativa di tracciato proposta, che dal punto di vista paesaggistico non si ritiene migliorativa;

3.4 svincolo Vigasio: per quanto riguarda lo specifico ambito dello svincolo, vale quanto detto per il precedente. L'infrastruttura accessoria ad esso connessa e posta a Est risulta particolarmente critica in quanto genera una nuova strada di raccordo che va ad interferire in modo irreparabile con l'impianto e l'immediato contesto della Villa Veneta Giuliani-Colombo, eretta nel sec. XVII su progetto del grande architetto veronese Alessandro Pompei. Tale strada congiunge la SS 12 con un ambito prettamente agricolo e quasi completamente ineditato, nella frazione di Settimo di Buttapietra, a Ovest di un corso d'acqua tutelato, dove attualmente è presente un impianto stradale di tipo locale. L'impatto prodotto dalla suddetta strada di raccordo, come già riferito in sede di richiesta integrazioni, risulta gravissimo e riguarda l'intero e ancora integro contesto della villa, inclusi l'antico viale di accesso a Sud e il paesaggio agrario circostante che va inteso come una stratigrafia storico-geografica legata alla villa stessa, la cui alterazione appare del tutto incompatibile e irragionevole. La soluzione proposta in sede di integrazioni non risulta affatto migliorativa e, per questo, è da rigettarsi totalmente.

Dato anche il contesto, si ritiene che l'unica alternativa percorribile per consentire l'accesso all'area industriale di Buttapietra posta a Est del corso d'acqua tutelato di cui sopra, sia lo spostamento a Nord dello svincolo Vigasio e la realizzazione di una breve strada di collegamento con il lato settentrionale dell'area industriale, eliminando di conseguenza tutte le opere relative al tracciato stradale più a Sud circostante la villa sino al sottopasso Ca' Bassa;

3.5 rotatoria Isola ingresso/Isola uscita e relativo raccordo stradale: tale infrastruttura accessoria, in particolare la diramazione più settentrionale coincidente con l'attuale via San Giorgio, è posta a pochi metri dall'omonimo e già citato oratorio e prevede la notevole modifica altimetrica e dimensionale dell'attuale capezzagna. Tale intervento pregiudica totalmente l'idilliaco contesto rurale in cui è inserito l'oratorio, ed è pertanto da rigettarsi totalmente. L'alternativa può essere facilmente prevista mantenendo inalterata via San Giorgio e realizzando più a sud le opere di raccordo con la vecchia SS 12 e di ingresso a Isola della Scala.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: beni paesaggistici/paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM –Progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza

Infine per quanto sopra affermato dalla Soprintendenza ABAP competente si comunica che, in conformità a quanto stabilito dall'art. 25, comma 2-*quinquies* del d.lgs. n. 152/2006, il concerto di questo Direttore generale del Ministero della cultura comprende anche l'autorizzazione di cui all'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, nel rispetto del quadro prescrittivo inerente alla componente *beni paesaggistici/paesaggio* (n.2 e n.3).

Il Funzionario arch. Enrica Gialanella 
Responsabile della U.O.T.T. n. 8 DG ABAP Servizio V
Regioni: Veneto, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige
tel. 06/6723.4726 – enrica.gialanella@cultura.gov.it

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO V
Arch. Rocco Rosario TRAMUTOLA 

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Luigi LA ROCCA 



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO
Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEO: dg-abap.servizio@cultura.gov.it