

La presente copia fotostatica composta
di N° 58 fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 24-10-2013



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

* * *

Parere n. 1358 del 11 ottobre 2013

Progetto:	Istruttoria VIA "Superstrada Pedemontana Veneta Lotto 2 tratta B" dal km 29+300 al km 38+700" e "Superstrada Pedemontana Veneta - Lotto 3 tratta F dal km 54+755 al km 55+494". Progetto Definitivo.
Proponente:	Commissario Delegato per l'Emergenza determinatasi traffico e mobilità

[Handwritten signatures and notes on the right margin]

[Handwritten signatures and notes on the left margin]

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO 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*”;

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV “*Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi*” regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare art.185 “*Compiti della Commissione Speciale VIA*”;

VISTO 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;

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

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

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/2011/168 del 28/10/2011 di nomina del rappresentante della Regione Veneto;

VISTA l'istanza presentata in data 02.08.2012 con nota prot. 904, acquisita il 16.08.2012 E.prot. n. DVA-2012-00019632, dal “Commissario Delegato per l’Emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza” tesa allo svolgimento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ex artt. 167, comma 5 e 183 del D. Lgs. 163/2006 e ss.ms.ii. del Progetto Definitivo “Superstrada Pedemontana Veneta - Lotto 2 tratta B dal km 29+300 al km 38+700” e “Superstrada Pedemontana Veneta - Lotto 3 tratta F dal km 54+755 al km 55+494”;

VISTA la trasmissione, da parte della Direzione Generale Valutazioni Ambientali alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS effettuata in data 29.08.2012 con nota U.prot. n. DVA-2012-0020809 e acquisita il 29.08.2012 con nota E. prot. n. CTVA-2012-0002982, della documentazione del Progetto Preliminare e SIA delle opere in valutazione e la contestuale richiesta al Proponente del perfezionamento dell'istanza;

VISTA la documentazione trasmessa da parte del “Commissario Delegato per l’Emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza” effettuata in data 15.10.2012 con nota prot. 1210, acquisita il 22.10.2012 E. prot. n. DVA-2012-0025501, e più precisamente:

- copia degli avvisi al pubblico effettuati sui quotidiani; risulta che le opere riguardano i territori della provincia di Vicenza e di Treviso e Comuni di e Comuni di: Breganze, Mason

Vicentino, Pianezze, Marostica, Molvena e Fara Vicentino, San Zenone degli Ezzelini e Riese Pio X.

- n. 3 copie in formato digitale del Progetto Definitivo, secondo quanto indicato nel documento denominato "Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.";
- originale della dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa ai sensi dell'art. 47 del D.P.R. 445 del 28/12/2000, attestante l'esattezza e la veridicità delle allegazioni allo Studio di Impatto Ambientale;
- originale della dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante il valore delle opere oggetto di VIA, determinato in base alle indicazioni della Circolare 22981/2004, ai fini del contributo dello 0,5 per mille;
- originale della quietanza o della ricevuta di c/c postale che attesta l'avvenuto pagamento del contributo dello 0,5 per mille di cui all'art. 9 del D.P.R. 90/2007;

VISTA la presentazione, presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, da parte del Proponente, svoltasi in data 31.01.2013 - convocata con nota U.prot. CTVA - 2013 - 0000350 del 29.01.2013 - nel corso della quale il Proponente ha illustrato le caratteristiche salienti dell'opera in oggetto;

CONSIDERATA la nota 41037 del 29.01.2013 della "Regione Veneto" che reca DRG n. 2522 del 11.12.2012 trasmessa dalla Direzione Generale Valutazioni Ambiente in data 11.02.2013 con nota e prot. DVA-2013-0003518 acquisita il 12.02.2013 con E. prot. n. CVA-2013-0000531

ESAMINATA la documentazione progettuale che si compone dei seguenti elaborati forniti dal "Commissario Delegato per l'Emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza" in data 15.10.2012 con nota prot. 1210, acquisita il 22.10.2012 E.prot. n. DVA-2012-0025501, e consistente in:

- elaborati del progetto definitivo;
- studio di impatto ambientale;
- sintesi non tecnica;
- valutazione d'incidenza ambientale;

CONSIDERATA la documentazione integrativa volontaria che il "Commissario Delegato per l'Emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza" ha inviato con nota 419 del 04.03.2013 e la Direzione Generale Valutazioni Ambiente ha trasmesso in data 13.03.2013 con nota e prot. DVA-2013-0006396 acquisita il 14.03.2013 con E. prot. n. CVA-2013-0000977

PRESO ATTO che in data 28.05.2013 con nota prot. 873 acquisita il 05.06.2013 con E.prot. n. CVA-2013-0001981 il "Commissario Delegato per l'Emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza" ha inviato richiesta di sospensione dei termini della procedura;

CONSIDERATA la documentazione integrativa volontaria che il "Commissario Delegato per l'Emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza" ha inviato con nota 1139 del 17.07.2013 e la Direzione Generale Valutazioni Ambiente ha trasmesso in data 02.08.2013 con nota e prot. DVA-2013-0018476 acquisita il 02.08.2013 con E. prot. n. CVA-2013-0002854

VISTE, ESAMINATE E TENUTO CONTO ai sensi dell'art.183, comma 4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. delle seguenti osservazioni espresse ai sensi dell'art. 167, comma 4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. ed ai sensi dell'art.24, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. da parte di soggetti pubblici e di privati interessati:

A) Osservazioni acquisite tramite la Direzione:

Nel periodo compreso tra la data 06/11/2012 e la data 09/01/2013 sono acquisite le seguenti note con E. prot CTVA-00_2012-0004002; CTVA-00_2012-0004026; CTVA-00_2012-0004140; CTVA-00_2012-0004221; CTVA-00_2012-0004276; CTVA-00_2012-0004449; CTVA-00_2012-0004542; CTVA-00_2012-0004786; CTVA-00_2012-0004787; CTVA-00_2013-0000048; CTVA-00_2013-0000055; CTVA-00_2013-0000071; CTVA-00_2013-0000082 recanti osservazioni.

Sono pervenute in originale a questa Commissione complessivamente 76 note specificate come di seguito;

n.	codice	Nota pervenuta a firma de:
1	03-01-oss	Sig. Girolametto Francesco ed altri – nota del 24/10/2012 , acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0026381 del 31/10/2012
2	04-01-oss	Sig. Barausse Attilio – nota del 18/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023452 del 01/10/2012;
3	04-02-oss	Società Laverda S.p.A. – nota del 02/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023692 del 03/10/2012;
4	04-03-oss	Sig.ra Carolo Giuliana – nota del 30/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023800 del 04/10/2012;
5	04-04-oss	Sig. Rizzato Ernesto – nota del 01/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023797 del 04/10/2012;
6	04-05-oss	Sig. Dettino Nicola – nota del 04/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023960 del 05/10/2012;
7	04-06-oss	Sig. Tarabini Lanfranco – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023988 del 08/10/2012;
8	04-07-oss	Varie firme cittadini – nota del 27/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023985 del 08/10/2012;
9	04-08-oss	Comune di Breganze (VI) – nota del 04/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023991 del 08/10/2012 con cui si inoltra la Deliberazione n. 37 del 02/10/2012;
10	04-09-oss	Società Laverda S.p.A. – nota del 02/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024147 del 09/10/2012;
11	04-10-oss	Società Costruzioni Miotti S.p.A – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024118 del 08/10/2012;
12	04-11-oss	Sig.ra Carolo Silvana – nota del 22/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024117 del 08/10/2012;da fare
13	04-12-oss	Sig. Baracchi Roberto – nota del 22/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024114 del 08/10/2012;
14	04-13-oss	Confindustria Vicenza – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024161 del 09/10/2012;
15	04-14-oss	Varie firme cittadini – nota del 04/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024189 del 09/10/2012;
16	04-15-oss	Provincia di Vicenza – nota del 08/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024219 del 09/10/2012;
17	04-16-oss	Comune di Breganze (VI) – nota del 04/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024222 del 09/10/2012 con cui si inoltra la Deliberazione n. 37 del 02/10/2012;
18	04-17-oss	Sig. Rizzato Tiziano – nota del 08/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024275 del 09/10/2012;
19	04-18-oss	Sig. Rizzato Tiziano ed altri – nota del 07/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024272 del 09/10/2012;
20	04-19-oss	Sig. Follesa Massimo M. – nota del 08/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024226 del 09/10/2012;
21	04-20-oss	Confindustria Vicenza – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024228 del 09/10/2012;
22	04-21-oss	Dott. Ing. Frau Roberto (Caseificio di Breganze) – nota del 06/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024508 del 11/10/2012;
23	04-22-oss	Comitato "L 'Autostrada the Vogliamo" – nota del 06/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024489 del 11/10/2012;
24	04-23-oss	Società Diesel – nota del 04/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024492 del 11/10/2012;
25	04-24-oss	Sig. Irlandese Donato – nota del 07/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024484 del 11/10/2012;
26	04-25-oss	Sig.ra Sasso Alessandra – nota del 07/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024488 del 11/10/2012;
27	04-26-oss	Sig. Rizzato Tiziano – nota del 07/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024332 del 10/10/2012;

- 28 04-27-oss Sig. Battistello Silvano – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024459 del 11/10/2012;
- 29 04-28-oss Sig. Tecchio Luigi – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024426 del 11/10/2012;
- 30 04-29-oss Sig.ra Giudicotti Luigia – nota del 04/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. IJVA-2012-0024451 del 11/10/2012;
- 31 04-30-oss Sig.ra Poletto Maria – nota del 02/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024423 del 11/10/2012;
- 32 04-31-oss Sig. Tessaro Enzo ed altri – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024454 del 11/10/2012;
- 33 04-32-oss Sig.ra Fortuna Elisabetta – nota del 10/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024591 del 12/10/2012;
- 34 04-33-oss Gruppo Consiliare "Scelte Condivise" - Comune di Breganze (VI) – nota del 02/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024605 del 12/10/2012;
- 35 04-34-oss Sig. Sasso Ugo ed altri – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024602 del 12/10/2012;
- 36 04-35-oss Società Costruzioni Miotti S.p.A – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024586 del 12/10/2012;
- 37 04-36-oss Sig.ra Cattaneo Sonia – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024873 del 16/10/2012;
- 38 04-37-oss Sig. Schiavo Pietro – nota del 06/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024881 del 16/10/2012;
- 39 04-38-oss Sig. Schiavo Alessandro – nota del 06/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024868 del 16/10/2012;
- 40 04-39-oss Sig.ra Gaspari Maddalena – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024948 del 16/10/2012;
- 41 04-40-oss Sig. Schiavo Pietro – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024941 del 16/10/2012;
- 42 04-41-oss Sig.ra Gaspari Maddalena – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024847 del 16/10/2012;
- 43 04-42-oss Sig. Rizzato Tiziano – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024859 del 16/10/2012;
- 44 04-43-oss Sig.ra Azzolin Fiorenza – nota del 11/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024648 del 12/10/2012;
- 45 04-44-oss Sig. Schiavo Alessandro – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024668 del 12/10/2012;
- 46 04-45-oss Sig. Schiavo Alessandro – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024680 del 12/10/2012;
- 47 04-46-oss Sig. Schiavo Pietro – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024677 del 12/10/2012;
- 48 04-47-oss Sig. Nemo Pierfranco – nota del 11/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024744 del 15/10/2012;
- 49 04-48-oss Sig. Schiavo Pietro – nota del 06/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024653 del 12/10/2012;
- 50 04-49-oss Sig. Schiavo Alessandro – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024667 del 12/10/2012;
- 51 04-50-oss Sig. Schiavo Alessandro – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024666 del 12/10/2012;
- 52 04-51-oss Sig.ra Gaspari Maddalena – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024665 del 12/10/2012;
- 53 04-52-oss Sig. Schiavo Pietro – nota del 06/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024674 del 12/10/2012;
- 54 04-53-oss Sig.ra Gaspari Maddalena – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024676 del 12/10/2012;
- 55 04-54-oss Sig.ra Gaspari Maddalena – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024679 del 12/10/2012;
- 56 04-55-oss Varie firme cittadini – nota del 02/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024704 del 15/10/2012;
- 57 04-56-oss Sig. Giaretta Daniele – nota del 10/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024660 del 12/10/2012;
- 58 04-57-oss Sig. Giaretta Daniele – nota del 10/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024658 del 12/10/2012;
- 59 04-58-oss Sig. Scramoncin Giovanni – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0025478 del 22/10/2012;
- 60 04-59-oss Provincia di Vicenza e Comune di Vicenza A.A.T.O. Bacchiglione – nota del 02/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023699 del 03/10/2012;
- 61 04-60-oss Sig.ra Segnanfreddo Pierina – nota del 19/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0025970 del 26/10/2012;
- 62 04-61-oss Sig. Barausse Attilio – nota del 18/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023452 del 01/10/2012.
- 63 05-01-oss Sig.ra Benotto Rosa Bruna ed altri – nota del 30/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0027327 del 13/11/2012
- 64 06-01-oss Sig. Battistello Simone ed altri – nota del 27/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0027896 del 19/11/2012

- 65 07-01-oss Sig.ra Bozzetto Pia ed altri – nota del 13/11/2012 , acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0027991 del 20/11/2012
- 66 08-01-oss Sig. Pennestre Furio ed altri – nota del 21/11/2012 , acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0028788 del 28/11/2012
- 67 09-01-oss Sig.ra Carolo Giuliana – nota del 26/11/2012 , acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0029778 del 06/12/2012
- 68 09-02-oss Sig. Rizzato Ernesto – nota del 26/11/2012 , acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0029759 del 06/12/2012
- 69 10-01-oss Urb. Giacomini Carlo – nota del 27/12/2012 , acquisita agli atti con prot. n. - del -
- 70 11-01-oss Urb. Giacomini Carlo – nota del 27/12/2012 , acquisita agli atti con prot. n. - del -
- 71 12-01-oss Sig. Girolametto Francesco – nota del 20/12/2012 , acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0031295 del 21/12/2012 (per via Sig. Girolametto G.)
- 72 12-02-oss Sig. ra Sasso Alessandra – nota del 21/12/2012 , acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0031550 del 27/12/2012 (per via Sig. Rizzato T.)
- 73 13-01-oss Sig. Rizzato Tiziano – nota del 21/12/2012 , acquisita agli atti con prot. n. DVA-2013-0000105 del 02/01/2013
- 74 14-01-oss Sig. Girolametto Francesco ed altri – nota del 20/12/2012 , acquisita agli atti con prot. n. DVA-2013-0000139 del 03/01/2013
- 75 15-01-oss Sig. Rizzato Tiziano ed altri – nota del 20/12/2012 , acquisita agli atti con prot. n. DVA-2013-0000005 del 02/01/2013
- 76 15-02-oss Sig. Dalla Costa Riccardo ed altri – nota del 12/12/2012 , acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0031673 del 31/12/2012

B) Sono inoltre pervenute a questa Commissione in forma di sintesi allegate alla DGR n.2522 11.11.2012 complessivamente ulteriori 10 note specificate come di seguito;

- 77 16-01-oss Sig. Fontana Oscar - osservazione n. 5 DGR n.2522 11.11.2012
- 78 17-01-oss Sig. Fontana Oscar - osservazione n. 6 DGR n.2522 11.11.2012
- 79 18-01-oss Sig. Carlesso Giovanni - osservazione n. 7 DGR n.2522 11.11.2012
- 80 19-01-oss Sig. Garavello Claudio - osservazione n. 15 DGR n.2522 11.11.2012
- 81 21-01-oss Sig. Nichele Corrado e Margherita - osservazione n. 24 DGR n.2522 11.11.2012
- 82 22-01-oss Sig.ra Maistrello Lorena - osservazione n. 25 DGR n.2522 11.11.2012
- 83 23-01-oss Sig.ra Giudicotti Luisa - osservazione n. 26 DGR n.2522 11.11.2012
- 84 24-01-oss Sig. Tessaro Enzo - osservazione n. 27 DGR n.2522 11.11.2012
- 85 25-01-oss Sig.ra Battistello Silvana - osservazione n. 28 DGR n.2522 11.11.2012
- 86 26-01-oss Sig. Tecchio Luigi - osservazione n. 31 DGR n.2522 11.11.2012

La trattazione degli aspetti contenuti nelle osservazioni sono riportate nella tabella allegata al presente.

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è l'accertamento della compatibilità ambientale del progetto definitivo 'Superstrada Pedemontana Veneta: "Lotto 2 tratta B" dal km 29+300 al km 38+700"; "Lotto 3 tratta F" dal km 54+755 al km 55+494' sulla base dell'istruttoria espletata ai sensi dell'art.183, comma 1, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.;

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA

SINTESI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (SIA)

ASPETTI GENERALI DELL'OPERA

L'opera è inclusa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell'ambito dei "Corridoi di viabilità" e ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento. Alla Superstrada "Pedemontana Veneta" (SPV) è stato quindi riservato lo specifico contributo previsto dall'art. 50, comma 1, lett. g) della legge 23 dicembre 1998, n. 448, poi assegnato alla Regione ai sensi dell'art. 73, comma 2, della legge 28 dicembre 2001, n. 448.

Il progetto preliminare dell'opera è stato redatto dalla società "Pedemontana Veneta S.p.A." quale promotore ai sensi dell'art. 37 bis della legge 11 febbraio 1994, n. 109, nonché della legge regionale n. 15/2002.

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".

Con nota 21/09/2010 prot. 2972 il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza ha trasmesso copia del Decreto n°10 del 20/09/2010, di approvazione, con prescrizioni di carattere generale e puntuale del 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, per importo complessivo di € 2.130.011.400,38.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Programmazione e strumenti di livello comunitario

A livello di programmazione e strumenti di livello comunitario si evidenzia che "il tracciato complessivo della SPV proposto si inserisce con coerenza negli scenari della rete della politica TEN-T garantendo così tempi minori di percorrenza e una maggiore sicurezza ai nuclei abitati, attualmente interessati da un traffico di attraversamento. La realizzazione del Lotto 2B, così come previsto dal progetto, in relazione agli accessi dei due caselli, assicura la funzionalità su scala territoriale integrando il corridoio infrastrutturale con il contesto locale e con le direttrici nord-sud qui localizzate"

Inoltre, il Proponente dichiara che "il progetto proposto rientra dunque pienamente negli obiettivi del Libro Bianco: la rete stradale statale, regionale e provinciale dell'area nelle provincie di Vicenza e Treviso è quotidianamente congestionata, utilizzata da traffico pesante di attraversamento con una forte caratterizzazione di rapporti internazionali e tutto ciò influisce significativamente sulla qualità dell'aria delle zone interferite, sull'economia nazionale e regionale. [...] la realizzazione del lotto risponde agli indirizzi contenuti all'interno del Libro Bianco, sviluppandosi a servizio e del territorio fornendo una soluzione alternativa alla viabilità locale, differenziando in tal senso le tipologie di traffico. Tale effetto contribuisce all'allontanamento dei disturbi connessi al traffico veicolare dalle realtà abitate e dalle aree maggiormente sensibili ambientalmente".

Nello SIA nel paragrafo "Valutazioni e Conclusioni: Rapporti di coerenza con gli obiettivi di piani e programmi - La Pianificazione Comunitaria" il Proponente dichiara che: "il tracciato di

progetto si colloca all'interno e in coerenza con il quadro di strategie di livello europeo che mira al buon funzionamento del mercato interno e al rafforzamento della coesione economica e sociale. Una rete transeuropea dei trasporti modernizzata e multimodale garantirà una mobilità delle persone e delle merci efficiente sul piano delle risorse, alle migliori condizioni sociali, ambientali e di sicurezza possibili, e favorirà la creazione di posti di lavoro, la crescita economica nonché la coesione territoriale e sociale in tutta l'Unione europea (UE). La tratta in oggetto di valutazione è funzionale alla realizzazione del progetto della Superstrada Pedemontana Veneta, che si inserisce con coerenza negli scenari della rete della politica TEN-T, in quanto contribuisce a concretizzare i corridoi previsti per l'area veneta".

Programmazione e strumenti di livello e nazionale

A livello di programmazione e strumenti nazionali, con riferimento al "Sistema integrato nazionale dei trasporti (SNIT)" individuato dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica 2001 (PGT) lo SIA ne descrive gli elementi strutturali a livello nazionale, le criticità principali e gli obiettivi, sottolineando che il piano "inserisce l'autostrada della Pedemontana Veneta tra gli interventi di interesse nazionale che rispondono alle strategie generali del piano stesso". In particolare il Proponente dichiara che "il Lotto 2B, funzionale all'asse stesso, appare coerente con i principi generali concorrendo alla funzionalità dell'asse complessivo, prevedendo anche nodi utili a mettere a sistema l'ambito locale con il bacino regionale, nazionale e internazionale".

Con riferimento all'opera in esame il Proponente dichiara che "all'interno di questo quadro, il progetto in esame si colloca in coerenza con i principi base del Piano Generale della Mobilità (PGM) muovendosi su scala locale quanto territoriale, andando ad agire sia all'interno della componente di traffico locale che di relazioni regionali, nazionali e internazionali. La realizzazione del Lotto 2B, così come previsto, risponde alle strategie delle Linee Guida, dal momento che si struttura come elemento utile alla differenziazione del traffico di attraversamento da quello locale per l'area pedemontana, definendo due nodi d'accesso a servizio delle aree insediative prossime all'asse capaci di alleggerire la viabilità interna al sistema abitato che si sviluppa parallelamente alla SPV".

Si evidenzia che "il Piano della Logistica è stato approvato il 2 dicembre 2010 e ha uno sviluppo temporale che va dal 2011 al 2020" ed "è lo strumento identificato per indicare i cambiamenti delle politiche di trasporto e logistica necessari e per le linee strategiche che si dovranno seguire nel breve e medio periodo per aumentare la competitività del sistema Paese [...] relativamente alla piattaforma logistica del Nord-Est, si punta a rinsaldare i collegamenti con il centro Europa attraverso il potenziamento del Corridoio del Brennero, rafforzato nei collegamenti con i porti di Trieste-Monfalcone, Venezia-Marghera con gli interporti di Padova, Verona, Trento, Cervignano e con la retro-portualità di Gorizia- Ferneti. Il collegamento con l'Est Europa sarà valorizzato sia dal Corridoio 5 che dal Corridoio Adriatico". Lo SIA descrive in dettaglio l'analisi demo-socio-economica e infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali" affermando a conclusione che "La SPV, e quindi il lotto che è parte necessaria e funzionale dell'opera, rientra tra le opere necessarie per sviluppare a pieno la connettività della direttrice est-ovest coinvolge tutto il sistema della pianura padana.

Lo SIA evidenzia che "la Decisione di Finanza Pubblica (DFP) rappresenta lo strumento di programmazione sostitutivo del Documento di Programmazione Economico-Finanziaria (DPEF), ai sensi della L. 31 Dicembre 2009 n. 196." E che "la DFP individua gli obiettivi programmatici della P.A. e l'articolazione della manovra necessaria al conseguimento degli obiettivi, dando evidenza all'apporto di ciascun sotto-settore." In particolare la "DFP è corredata da relazioni programmatiche

di accompagnamento alla DFP per ciascuna missione di spesa e sulle relative leggi pluriennali, delle quali deve essere illustrato lo stato di attuazione". Il programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) rappresenta il documento denominato "Allegato Infrastrutture" alla Decisione di Finanza Pubblica. Il documento auspica, attraverso una lettura capillare di tutte le Intese Generali Quadro e di tutti gli Atti Aggiuntivi finora sottoscritti con le Regioni, di redigere un quadro degli interventi che, in modo significativo, rivestano un ruolo di essenzialità strategica. Per quanto riguarda il territorio in esame, lo SIA riporta lo stralcio dell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e Regione Veneto, riguardo "Sistemi stradali e autostradali":

- Tratta Nuova Romea Venezia – Ravenna (E55 – E45);
- Raccordo autostradale Cisa – Verona (Corridoio TI – BRE), compreso nuovo ponte sull'Adige in Comune di Dolcè (VR);
- A4 - Ammodernamento dell'Autostrada Venezia - Trieste: terza corsia (Corridoio V).

Lo SIA evidenzia che l'opera "è inserita nel Piano dei Trasporti del Veneto, approvato nel febbraio del 1990. L'opera è stata successivamente inserita nell'Accordo quadro sottoscritto da Governo e Giunta regionale il 01.08.1997. Un successivo Accordo Quadro è stato sottoscritto nell'agosto 2011 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la Regione Veneto, in considerazione del fatto che: - il sistema della mobilità veneta risente di gravi carenze strutturali [...]; - il calcolo del trend del traffico registrato negli anni novanta e previsto per il prossimo futuro prospetta una possibile crisi totale della rete infrastrutturale regionale; - la Regione Veneto è il punto di intersezione tra tre corridoi plurimodali [transnazionali] e costituisce inoltre lo snodo fondamentale, come indicato nel Piano dei Trasporti, della grande piattaforma logistica indispensabile alla ricostruzione dei Balcani. In tale ottica il potenziamento delle grandi infrastrutture regionali rappresenta una priorità assoluta a livello nazionale proprio per consentire all'intero Paese di non essere escluso dai grandi traffici di circuitazione europea"

In particolare lo SIA evidenzia che "in tal senso l'asse della Pedemontana diventa questione nazionale, in risposta alle esigenze di mobilità della fascia settentrionale delle province di Vicenza e Treviso e al contempo alternativa, per gli spostamenti Est-Ovest, all'Autostrada A4. La SPV è una nuova autostrada, tra la A31, nei pressi di Thiene, e la A4 (Montebello), parte di un'asse viario che comprende l'autostrada A28 Portogruaro-Conegliano (in completamento) e il tratto occidentale dell'asse pedemontano stesso. La pianificazione nazionale ha inoltre definito un'"Asse stradale pedemontano" piemontese-lombardo-veneto".

Lo SIA sottolinea altresì che "con legge finanziaria del 1999 il Parlamento ha poi deciso per uno stanziamento, con limite di impegno di 40 miliardi di lire per 15 anni (circa 470 miliardi di lire attualizzati, quindi 242,77 milioni di euro) finalizzato alla realizzazione della Pedemontana. La legge ha inoltre stabilito che la costruzione deve assicurare il massimo riuso dei sedimi stradali esistenti e dei corridoi già previsti dagli strumenti urbanistici, nonché il massimo servizio, anche attraverso l'apertura di tratti alla libera percorrenza del traffico locale per assicurare la massima compatibilità dell'opera con i territori attraversati. Con legge finanziaria 2001 è avvenuta poi la conversione dalla originaria ipotesi di realizzare un'autostrada all'attuale opzione di attrezzare una superstrada a pedaggio (come deciso dalla Conferenza dei servizi del 31 marzo 2001). Un ulteriore accordo Stato-Regione, stipulato il 9 agosto 2001, ha poi assegnato la competenza sulla realizzazione della Pedemontana alla Regione Veneto che, con propria legge finanziaria 2002, ha integrato i fondi pubblici con un fondo di 61,97 milioni di euro".

Nello SIA nel paragrafo "Valutazioni e Conclusioni: Rapporti di coerenza con gli obiettivi di piani e programmi - Pianificazione nel contesto Nazionale" il Proponente dichiara che: "l'opera,

essendo parte integrante e funzionale della SPV, si colloca all'interno di un disegno infrastrutturale di scala nazionale, in ragione di questo si è proceduto a verificare la coerenza del progetto con gli atti di programmazione e pianificazione nazionale. _ Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001. All'interno del quadro delineato dal PGT, l'intervento proposto si configura come potenziamento del collegamento tra l'autostrada A27 Venezia-Belluno con l'autostrada A31 "Valdastico", collegamento ora consentito dalla presenza della A4 Milano-Venezia o attraverso la SS53 Postumia che, a causa delle caratteristiche funzionali (ingressi a raso, scarsa visibilità, semafori e sezioni inadeguate) e del passaggio in molte aree urbane, non è adeguata a svolgere tale funzione. _ Il Piano Generale della mobilità deriva dalla finanziaria 2007, all'interno del quadro delineato dal PGM, il progetto in esame colloca in coerenza con i principi base muovendosi su scala locale quanto territoriale, andando ad agire sia all'interno della componente di traffico locale che di relazioni nazionali e internazionali. _ Il Piano della Logistica, approvato il 2 dicembre 2010, ha uno sviluppo temporale che va dal 2011 al 2020. Relativamente a quanto previsto per la piattaforma logistica del Nord-Est, il progetto si pone in un rapporto di coerenza in quanto punta a potenziale i collegamenti tra il Corridoio del Brennero e il Corridoio 5 e di conseguenza i collegamenti internazionali. In tal senso l'opera si configura come supporto ai sistemi cuore e verrà realizzata nel quadro delle finanze locali. _ Il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS), rappresenta il documento denominato "Allegato Infrastrutture" alla Decisione di Finanza Pubblica. Il documento redige un quadro degli interventi che in modo significativo rivestono un ruolo di essenzialità strategica. In relazione al quadro delineato dal PIS, l'opera in esame risulta coerente in quanto orientata alla crescita dell'offerta infrastrutturale e all'efficienza logistica del territorio, realizzando uno dei cosiddetti "collegamenti" mancanti. _ L'infrastruttura proposta è inoltre stata oggetto di diversi accordi tra Stato e regione Veneto, i quali hanno riconosciuto che la realizzazione dell'infrastruttura rappresenta una priorità a livello nazionale per consentire al Paese di non essere escluso dai grandi traffici europei".

Programmazione e strumenti di livello regionale

Il Piano Regionale di Sviluppo (PRS) della Regione Veneto è stato approvato con Legge regionale n. 5 del 9 marzo 2007. Lo SIA evidenzia che il "PRS è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale" e che tale piano, considerando nello specifico il settore infrastrutturale e dei trasporti, "individua tre situazioni di maggiore emergenza: - nell'area di Venezia/Mestre, sia nelle relazioni verso est (SS14) sia nelle relazioni verso sud (SS309 Romea); - nell'area centrale, nell'ambito delle relazioni Verona - Vicenza - Padova e Padova - Monselice (SR11 e SS16); - nell'area Pedemontana (SR 248, SR 307, SS47)".

Il Proponente dichiara che "emerge pertanto che l'infrastruttura in esame è coerente con le previsioni del PRS, in quanto fornisce un contributo diretto ad attenuare le criticità riscontrate nell'area Pedemontana".

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Lo SIA evidenzia che "il PTRC vigente, approvato con DCR n. 250 del 13.12.91 e in seguito con DCR n. 382 del 28.05.92, è stato ulteriormente modificato con DCR n. 461 e 462 del 18.11.92 e con DGR n. 1063 del 26.07.2011. Con riferimento a un'articolazione del territorio in quattro sistemi costitutivi (ambientale, insediativo, produttivo e relazionale), il Piano mira all'individuazione delle risorse naturalistiche ambientali, alla definizione delle direttive e dei vincoli per garantire la tutela dell'ambiente che serviranno da guida per la redazione dei Piani di settore o di area più ridotta". Lo SIA descrive sinteticamente gli obiettivi generali del piano.

Il Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (NPTRC)

Lo SIA evidenzia che "Il Nuovo P.T.R.C. è stato adottato con delibera di G.R. n. 372 del 17.02.2009".

Il nuovo Piano a seguito dell'entrata in vigore del D. Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", che rende obbligatoria la pianificazione paesaggistica, e a seguito della "Legge Regionale 11/2004", che "precisa che nella pianificazione di livello regionale non possono mancare indicazioni sui luoghi e sui beni da sottoporre a particolare tutela per la presenza di risorse naturali, per la salvaguardia e il ripristino degli ambienti fisici, storici e monumentali" ha recepito tali nuovi contenuti.

Il Proponente dichiara che: "[per il lotto 2b] in sintesi si evidenzia come il progetto appaia coerente con gli indirizzi di sviluppo territoriale contenuti già all'interno del PTRC del 1992, che prevedeva il rafforzamento dei collegamenti lungo la direttrice pedemontana. Anche analizzando gli aspetti della tutela dell'assetto territoriale si evidenzia come non sussistano elementi di incompatibilità. Per quanto riguarda la nuova stesura del PTRC, il piano recepisce l'asse della SPV, evidenziando come tale asse supporti il modello di crescita territoriale del sistema pedemontano. L'asse appare quindi coerente con lo scenario di sviluppo territoriale e integrato con le prospettive di tutela e valorizzazione ambientale e naturalistico. [Per il lotto 3F] dall'analisi svolta emerge che l'intervento in esame è totalmente coerente con le previsioni del nuovo PTRC, soprattutto in riferimento alle strategie relative alla mobilità che in quest'area prevedono la realizzazione di una autostrada/superstrada e di un casello autostradale".

Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto

Lo SIA evidenzia che il Piano Regionale dei Trasporti è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e che con delibera n. CR/90 del 17 luglio 2007 si è dato proseguimento all'iter di approvazione del PRT, aggiornato a seguito delle osservazioni accolte e del relativo Rapporto Ambientale. In particolare lo SIA sottolinea che il "Piano nasce dalla presa di coscienza che le tematiche relative ai trasporti hanno assunto nella Regione del Veneto un'importanza sempre più rilevante, soprattutto in seguito alle scelte e agli obiettivi che la Comunità Europea [che] hanno fatto sì che il territorio regionale divenisse un nodo fondamentale per i corridoi multimodali e il perno di congiunzione ed interscambio tra il Corridoio V (est/ovest) e quello Tirreno/Adriatico (nord/sud), assegnando così alla fascia di pianura del Veneto un ruolo di piattaforma d'incrocio e movimentazione di queste grandi direttrici europee.

Il Proponente dichiara che "il Piano Regionale dei Trasporti individua la Pedemontana Veneta come progetto infrastrutturale prioritario in ambito regionale, nazionale e comunitario. L'intervento riguarda il decongestionamento della conurbazione territoriale dell'area metropolitana del Veneto centrale, con la realizzazione di un by-pass complessivo dell'area centrale veneta e la creazione di un itinerario pedemontano in continuità, attraverso la A31 fino all'A27. L'obiettivo primario della nuova infrastruttura è, in coerenza con gli obiettivi del piano, superare il gap infrastrutturale costituito dall'attuale assenza di assi stradali e autostradali adeguati nell'area pedemontana veneta, sia come servizio degli spostamenti locali di una delle aree più industrializzate del territorio nazionale, sia creando una alternativa ai traffici di attraversamento Est-Ovest. Il progetto definitivo del lotto 3 tratta F contribuisce a migliorare la precedente proposta progettuale, garantendo il collegamento tra l'asse della SPV e il territorio circostante, ponendosi in un rapporto di coerenza con il PRT".

Programma Triennale "Opere di competenze regionale"

Lo SIA evidenzia che "entrando nel dettaglio di quanto previsto dal Programma Triennale dei lavori della Direzione Strade Autostrade e Concessioni, relativo al triennio 2012-2014, il

documento conferma tutti gli interventi di potenziamento delle infrastrutture stradali proposti nel precedente programma triennale [tra i] quali: 1. Superstrada Pedemontana Veneta”.

Infine lo SIA evidenzia che “gli interventi individuati saranno finanziati interamente con capitale privato attraverso l’istituto del project financing, ad eccezione delle opere seguenti che prevedono, oltre al capitale privato, anche un contributo pubblico: [...] Superstrada Pedemontana Veneta: contributo pubblico pari a M€ 173 circa, derivante da bilancio regionale, ex Legge n. 448/98, art. 50, lett. g); [...] Nel caso specifico [inoltre] è confermata la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta, la quale è inserita nel Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)”. “Il progetto della SPV non riguarda solo la realizzazione di una superstrada ma ha l’obiettivo di riordinare e riorganizzare l’intero sistema viario del territorio di riferimento per migliorare i livelli complessivi di qualità e sicurezza in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a livello locale [...] Si tratta di un’opera proposta in regime di finanza di progetto e realizzata in regime di concessione. L’opera, in forza dell’Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802/2009, è di competenza del Commissario Delegato per l’emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza”.

Il Proponente dichiara che “alla luce di quanto indicato, è evidente che l’intervento in esame è coerente con la programmazione regionale in materia di infrastrutture stradali, in quanto inserito esplicitamente nell’elenco dei lavori da eseguire nel prossimo triennio”.

Il Piano Regionale Attività di Cava (PRAC)

Lo SIA evidenzia che “con la legge regionale n° 44 del 17 aprile 1982 la Regione Veneto si dota di una normativa apposita relativa al settore estrattivo definisce due macrogruppi in cui si dividono le materie prime estraibili, gruppo A - sabbie e ghiaie - e gruppo B - argille, calcari, granulati e materiali marnosi. La Norma inoltre obbliga la Regione a dotarsi di una strumentazione di programmazione e pianificazione delle attività estrattive: Piano Regionale di Attività di Cava (PRAC); Piano Provinciale di Attività di Cava (PPAC); Piano Provinciale di Escavazione (PPE); Progetto di Coltivazione (PDC)”. Lo SIA descrive sinteticamente i contenuti del piano e sottolinea che il piano “ha piena competenza solo per i materiali di tipo A, sabbie e ghiaie”.

Inoltre lo SIA evidenzia che “con DGR n°3121 del 23.10.2003 la Regione del Veneto ha adottato il Piano Regionale di Attività di Cava (PPAC). A seguito della sua pubblicazione e delle relative osservazioni e contributi che si sono susseguiti, il piano è stato adeguato e rivisto affinando e riconsiderando alcuni approcci, pur mantenendo ferme le linee guida di base, strumento fatto proprio dall’amministrazione regionale con DGR 135/C.R. del 21.10.2008”. Lo SIA descrive sinteticamente i contenuti del PPAC e in particolare sottolinea che fondamentale appare il recupero ambientale, che si traduce nell’obbligo di “ricostruire” un ambito compatibile con il territorio [...]. La definizione del recupero sarà contenuta all’interno di un progetto predisposto in via preliminare all’interno del Progetto Preliminare di Gestione Programmata (PPGP), necessario all’avvio delle attività ricomprese all’interno delle ATE, e in fase definitiva all’interno del Progetto di Coltivazione (PDC) obbligatorio per lo sfruttamento delle singole cave.

Dall’analisi del Piano e con riferimento all’opera (Lotto 2B -che si sviluppa dal km 29+300 al km 38+700) lo SIA evidenzia che:

- l’asse si sviluppi a nord del IE 5, lambendone il confine nella tratta più occidentale, tra il km 31+300 e 35+400 circa, per intersecare lo stesso nella tratta iniziale tra le chilometriche 29+300 e 31+300. Si rileva tuttavia come l’asse non corre in prossimità di ambiti legati alla gestione specifica di attività estrattive quali ATE o CS.
- Si rileva la presenza di un ambito definito come Contesto Vocato, denominato CV c, a sud rispetto il casello di Mason/Pianezze/Marostica. Considerandone la distanza dall’area

potenzialmente interessata da future attività estrattive si evidenzia come tale attività dovrà tener conto della realizzazione dell'opera, e interventi che si accompagnano ad essa in termini di mitigazioni o accorgimenti specifici, e della funzionalità dell'infrastruttura in riferimento agli impatti cumulativi.

Dall'analisi del Piano e con riferimento all'opera (Lotto 3 tratta F) lo SIA evidenzia che:

- "il tracciato oggetto di studio non interferisce in modo diretto né indiretto con aree interessate da attività estrattiva. La tavola 4.4 riportante le cave attive e dismesse della Provincia di Treviso, conferma che in prossimità dell'infrastruttura sono presenti prevalentemente cave estinte".

In sintesi il Proponente dichiara "quindi l'opera non compromette la funzionalità del piano, e al contempo l'asse non risente della presenza degli ambiti sottoposti a gestione del PRAC".

Il Piano Assetto Idrogeologico (PAI)

Lo SIA evidenzia che "il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Fiume Brenta con delibera n. 1 del 3 marzo 2004 ha adottato il Progetto di Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione. Con delibera del comitato istituzionale n. 4 del 19 giugno 2007 è stata adottata la 1° variante e le corrispondenti misura di salvaguardia del Progetto di Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione.

Dall'analisi del Piano e con riferimento all'opera (Lotto 2B -che si sviluppa dal km 29+300 al km 38+700) lo SIA evidenzia che:

- Nello specifico, i comuni di Breganze, Mason Vicentino, Molvena e Marostica ricadono nel bacino del fiume Brenta- Bacchiglione".
- Dalla cartografia analizzata – tavole della "Pericolosità idraulica", "Pericolosità e rischio geologico" e "Pericolosità di valanga", si rileva come per l'area interessata dal progetto non sia stata rilevata alcuna criticità
- il PAI infatti individua aree soggette a pericolosità in corrispondenza del corso del Brenta, in prossimità di Bassano del Grappa, e per quanto riguarda l'Astico nelle aree localizzate più a valle rispetto l'ambito coinvolto nella realizzazione dell'opera.
- Il Proponente dichiara che "il tracciato in oggetto di valutazione non comporta quindi interferenze o situazioni di incoerenza rispetto quanto regolamentato dal PAI".

Dall'analisi del Piano e con riferimento all'opera (Lotto 3 tratta F) lo SIA evidenzia che:

- Nello specifico, i Comuni di Riese Pio X e San Zenone degli Ezzelini ricadono nel bacino del Fiume Brenta- Bacchiglione
- Analizzando le Tavole della "Pericolosità idraulica", "Pericolosità e rischio geologico" e "Pericolosità di valanga" emerge che l'area interessata dall'intervento non presenta elementi di rilievo, di conseguenza il progetto non interferisce con aree pericolose individuate dal PAI.

Effetti delle interazioni opera-ambiente – quadro complessivo "Interferenze con la Pianificazione di livello regionale"

Nello SIA nel paragrafo "Valutazioni e Conclusioni: Rapporti di coerenza con gli obiettivi di piani e programmi - Programmazione di livello territoriale" con riferimento al livello regionale il Proponente dichiara che: "analizzando le strategie del PRS, emerge che l'infrastruttura in esame è coerente, in quanto fornisce un contributo diretto ad attenuare le criticità riscontrate nell'area Pedemontana. [...] All'interno della disciplina prevista dal PTRC, il progetto si pone in un rapporto di sostanziale coerenza, poiché si colloca nella *Area pedemontana: sistema caratterizzato da*

relazioni di tipo metropolitano a struttura diffusa [per il lotto 3F] caratterizzato [anche] dalla vicina presenza del *Sistema di mobilità di livello interregionale in ammodernamento* che collega Castelfranco e Bassano, che necessita di un livello di collegamento di scala regionale lungo la direttrice est-ovest, a servizio dei poli territoriali situati all'interno dell'arco pedemontano veneto. [Con riferimento al Nuovo P.T.R.C.] in generale, per quanto riguarda l'area interessata, il tracciato si colloca su *Autostrada e superstrada di progetto* [e per il lotto 3F] in un punto in cui è previsto un *Casello autostradale*. Il progetto è coerente con la prospettive regionali, considerando che la pianificazione regionale già prevede il tracciato della Pedemontana, e localizza [per il lotto 2B] all'interno dell'arco interessato dal Lotto 2B due caselli necessari per connettere l'asse al territorio. [...] Il Piano Regionale dei Trasporti individua la Pedemontana Veneta come progetto infrastrutturale prioritario in ambito regionale, nazionale e comunitario. [...] È quindi possibile affermare che il tracciato proposto risulta compatibile con il quadro programmatico delineato dal PRT. Alla luce di quanto indicato dal Programma Triennale 2012-2014 "Lavori pubblici di competenze regionale", è evidente che l'intervento in esame è coerente con la programmazione regionale in materia di infrastrutture stradali, in quanto inserito esplicitamente nell'elenco dei lavori da eseguire nel prossimo triennio".

Programmazione e strumenti di livello provinciale

Il PTCP della Provincia di Vicenza (lotto 2B)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato adottato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 40 del 20/05/2010. Lo SIA descrive sinteticamente i principi fondatori del Piano suddividendo il territorio provinciale in Sistemi urbani (Ambienti Insediativi), già strutturati attorno a centralità evidenti, espresse dalla dotazione di servizi, che fanno dunque riferimento a centri ordinatori che già oggi sono dotati di un certo numero di servizi. Evidenzia altresì gli indirizzi specifici e gli argomenti affrontati nel Piano, analizza "le possibili ricadute o interferenze che il tracciato in oggetto comporta in riferimento ai sistemi ed elementi principali che strutturano lo scenario di piano, analizzando nello specifico gli aspetti connessi al sistema ambientale, insediativo-infrastrutturale e paesaggistico".

Il Proponente dichiara che "in sintesi si evidenzia come l'opera, considerando sia l'asse principale che la viabilità di adduzione e complementare, non interferisca in modo diretto e significativo con ambiti ed elementi che strutturano il disegno del sistema paesaggistico definito dal PTCP. Il lotto 2B, nella sua conformazione definitiva, risulta coerente con le scelte pianificatorie contenute all'interno del PTCP, senza produrre interferenze significative rispetto l'assetto attuale e quello previsto dal piano, inserendosi funzionalmente all'interno del sistema infrastrutturale e insediativo".

Il PTCP della Provincia di Treviso (Lotto 3F)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato con D.R.G.V. n. 1137 del 23 marzo 2010, pubblicata sul B.U.R. dell'11 maggio 2010, è entrato in vigore il 26 maggio 2010.

Lo SIA descrive sinteticamente la struttura del piano evidenziano che questo "si configura come processo continuo di pianificazione mirato al perseguimento di obiettivi d'interesse generale [che] guida la trasformazione del territorio trevigiano attraverso un percorso orientato complessivamente allo sviluppo ed al riordino. Gli obiettivi individuati dal PTCP sono stati inseriti all'interno assi indicati dal documento preliminare [tra cui Asse 4. Mobilità - 4.1 Riorganizzazione della viabilità - mobilità].

Il Proponente dichiara che "dall'analisi svolta emerge che l'intervento in esame è coerente con le previsioni del PTCP di Treviso, soprattutto in riferimento alle strategie relative alla mobilità che in quest'area prevedono la realizzazione di una autostrada e un nodo infrastrutturale esistente".

Effetti delle interazioni opera-ambiente – quadro complessivo "Interferenze con la Pianificazione di livello provinciale"

Nello SIA nel paragrafo "Valutazioni e Conclusioni: Rapporti di coerenza con gli obiettivi di piani e programmi - Programmazione di livello territoriale" con riferimento al livello provinciale il Proponente dichiara che:

- Lotto 2B - "lo scenario provinciale considera all'interno del disegno di sviluppo del territorio l'asse della SPV, definendo scelte di crescita socio economica in corrispondenza dei nodi di collegamento con la suddetta opera, per quanto riguarda la tratta in oggetto di valutazione".
- Lotto 3F - "il progetto si colloca su *viabilità in progetto e in fase di realizzazione - autostrade* e in prossimità di *nodo infrastrutturale esistente* dunque il tracciato è pienamente coerente con la programmazione provinciale".

Sistema vincolistico

Lo SIA evidenzia che i vincoli e le tutele ambientali sono stati individuati attraverso l'analisi degli strumenti pianificatori disponibili più significativi dal punto di vista ambientale (la Rete Natura 2000, il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vicenza e la strumentazione urbanistica dei comuni interessati).

Lo SIA evidenzia le interferenze tra sistema vincolistico e opera, sia in relazione al Tracciato base del SIA sia in relazione al Tracciato variante Progetto Definitivo.

Con riferimento al Tracciato variante Progetto Definitivo (Lotto 2B -che si sviluppa dal km 29+300 al km 38+700) lo SIA evidenzia che "il tracciato ricalca per larga parte il sedime dell'attuale SP 111, localizzandosi all'interno della fascia di ricarica delle risorgive, così come indicato per lo scenario definito in sede di progetto del 2006. Le principali interferenze sono le medesime rispetto quanto sopra indicato. In particolare si rileva la presenza dell'asse in corrispondenza delle fasce soggette a tutela paesaggistica in riferimento alla ex l. 431/85. Gli ambiti interessati sono quelli che si sviluppano in prossimità dei corsi d'acqua qui presenti. L'ambito interessato dalla realizzazione del casello di Breganze insiste, in parte, su aree soggette a tutela paesaggistica, in particolare dell'area più orientale, tra i km 29+500 -29-900. Allo stesso modo l'adeguamento della viabilità esistente, a sud del casello, per la porzione più orientale, e le tratte di redistribuzione locale, si localizzano in corrispondenza della fascia di tutela paesaggistica del reticolo idrografico. La tratta ricompresa tra i km 31+500 e 32+700 corre all'interno del sistema di tutela della ex legge Galasso riferita al Chiavon. Il primo tratto che interessa l'intervento di riconfigurazione del torrente Chiavon si localizza all'interno della stessa area di interesse. Tra i km 33+600 e 33+900 il tracciato attraversa l'area legata al torrente Laveda, sia per quanto riguarda l'asse principale che la viabilità complementare. Tra i km 35+300 e 35+700 l'opera si sviluppa in corrispondenza della fascia di tutela paesaggistica qui localizzata, che sarà interessata marginalmente dalla realizzazione dell'area di servizio di Mason Nord e dal centro di manutenzione qui previsto. In corrispondenza del raccordo della SP 248, ad ovest del casello Mason/Pianezze/Marostica, si sviluppa l'ambito di tutela che corre da nord a sud perpendicolarmente al tracciato stradale. In corrispondenza di quest'ultimo ambito si rileva la presenza dell'area di interesse archeologico legato alla centuriazione romana a sud di Marostica, che si sviluppa lungo la destra Brenta. Si evidenzia il transito della viabilità in corrispondenza delle aree ricadenti all'interno del

sito della Rete Natura 2000, identificato come SIC IT3220040 "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe", ricalchi la viabilità esistente, senza produrre quindi nuove interferenze in termini di nuovi attraversamenti dei corsi d'acqua che definiscono il sito. Si riporta inoltre come la viabilità complementare, di raccordo tra la SPV e via Ponticello corre all'interno della fascia dei primi rilievi montani, definito come soggetto a vincolo a ambientalepaesaggistico ai sensi della L. 1497/39. Si considera comunque come l'asse si sviluppi in corrispondenza del tessuto produttivo di Mason Vicentino, quindi già interessato dalla presenza rilevante del tessuto insediativo locale".

Con riferimento al Tracciato variante Progetto Definitivo (Lotto 3F) lo SIA evidenzia che "l'opera si sviluppa da prima in galleria e successivamente in trincea, collocandosi nel contesto di riferimento con un maggiore livello coesione. L'infrastruttura interferisce con il corso d'acqua vincolato dal D.Lgs. 42/2004 denominato "torrente giaretta o viazza, torrente fontanelle" e la relativa fascia di rispetto tra il km 54+755 e il km 54+940. Nello stesso tratto l'infrastruttura interferisce con la "Fascia di ricarica degli acquiferi" individuata dal P.T.R.C. regionale e con "Agrocenturiato" individuato dal P.R.G. comunale. Successivamente l'asse principale si sviluppa in trincea, interferendo dal km 54+940 al km 55+400 nuovamente con "Fascia di ricarica degli acquiferi" e "Agrocenturiato". Dal km 55+400 al km 55+495 il tracciato interferisce con una fascia di rispetto cimiteriale, lambendo una zona A individuata dal P.R.G. del Comune di Riese Pio X. Per quanto attiene il casello, questo interferisce con la "Fascia di ricarica degli acquiferi" individuata dal P.T.R.C. regionale e con "Agrocenturiato" individuato dal P.R.G. comunale. 4.5.3 Comparazione tra tracciato base 2006 e progetto definitivo Comparando il tracciato base 2006 con il progetto definitivo proposto nel presente SIA emerge che il primo, sviluppandosi per una lunghezza maggiore lungo l'asse della SPV, interferiva sia con agro centuriato che con ambiti naturalistici individuati dallo strumento urbanistico comunale vigente. Il Progetto definitivo invece, caratterizzato da forme più compatte, interessa l'agro-centuriato allontanandosi dagli ambiti naturalistici e dalla Zona di Protezione Speciale e Sito d'Interesse Comunitario denominato Prai di Castello di Godego, ed identificato con il codice IT3240026".

Nello SIA nel paragrafo "Valutazioni e Conclusioni: Interferenze con il quadro dei vincolistici e tutele ambientali" il Proponente dichiara che:

- Lotto 2B - "sulla base delle analisi e confronti cartografici effettuati si rileva come il tracciato comporti la sovrapposizione tra il sistema della SPV e alcuni ambiti tutelati in riferimento alla ex L. 431/85. Si tratta di aree che si sviluppano in relazione alla presenza di corsi d'acqua principali e che, nelle aree esterne al tessuto urbano maggiormente denso, presentano un buon livello di naturalità. I punti maggiormente significativi riguardano l'attraversamento dei torrenti Chiavon e Laverda, in corrispondenza delle chilometriche 31+700 e 33+700. Tale considerazione acquista maggior rilievo considerando come tali corsi d'acqua rientrano all'interno del sito di interesse comunitario IT3220040 "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe", individuato da Rete Natura 2000. Il progetto definitivo prevede una soluzione utile al contenimento dei disturbi e alterazioni all'interno del sistema del torrente Chiavon, attraverso la deviazione del corso stesso. La viabilità complementare di raccordo prevista in prossimità del corso del Laverda si posiziona all'esterno dell'area tutelata, ad est e ovest, limitando le possibili interferenze, dovendo comunque assicurare la piena connettività della rete di comunicazione locale. L'area di servizio di Mason si colloca in modo da limitare le interferenze dirette con il sistema ripariale del torrente Ghebo, interessando solo marginalmente la fascia sottoposta a tutela, in corrispondenza del km. 35+500. La sovrapposizione più significativa si avrà in corrispondenza del piazzale nord. La realizzazione del casello di Mason/Pianezze/Marostica non ha interferenze con ambiti soggette a particolari vincoli o tutele. La viabilità connessa allo svincolo, che si sviluppa verso nord, collegandosi con via Ponticello, corre nella sua tratta terminale all'interno della

fascia di interesse paesaggistico del sistema montano e collinare. Va comunque evidenziato come l'ambito all'interno del quale si inserisce questa viabilità complementare è interessato dalla presenza di realtà produttive già esistenti e in via di consolidamento. Il tratto terminale dell'ambito analizzato interessa un'area ricadente all'interno della fascia di tutela paesaggistica che corre a cavallo del confine tra Marostica e Pianezze. Le interferenze appaiono trascurabili considerando come già all'oggi tale ambito sia interessato dalla presenza di un sistema produttivo significativamente strutturato, e come il tracciato principale si sviluppi in galleria. La viabilità di superficie, complementare al sistema della SPV, assicura la continuità territoriale senza comportare alterazioni rispetto lo stato attuale. In sintesi si evidenzia come l'opera, pur interessando un'area all'interno della quale complessivamente sussistono diversi gradi di tutela e vincolo, non comporta interferenze dirette e significative di rilievo, se non per quanto riguarda alcuni elementi specifici. In particolare si fa riferimento all'attraversamento dei torrenti Chiavon e Laverda, in considerazione di come in relazione a tali elementi siano individuati diversi livelli di salvaguardia".

- Lotto 3F – "L'infrastruttura di progetto interferisce con il corso d'acqua vincolato dal D.Lgs. 42/2004 denominato "torrente giaretta o viazza, torrente fontanelle" e la relativa fascia di rispetto, la "Fascia di ricarica degli acquiferi" individuata dal P.T.R.C. regionale e con "Agrocenturiato" individuato dal P.R.G. comunale. L'asse principale interferisce, inoltre con una fascia di rispetto cimiteriale, lambendo una zona A individuata dal P.R.G. del Comune di Riese Pio X. Per quanto attiene il casello, questo interferisce con la "Fascia di ricarica degli acquiferi" individuata dal P.T.R.C. regionale e con "Agrocenturiato" individuato dal P.R.G. comunale. Confrontando il progetto definitivo con il tracciato base del 2006, emerge che l'intervento in esame presenta una maggiore concentrazione riducendo gli interventi relativi alla viabilità complementare, di conseguenza i possibili disturbi sono limitati rispetto al tracciato base del 2006".

Programmazione e strumenti di livello locale

Ricostruzione del mosaico della pianificazione di livello comunale

Nello SIA si riporta il mosaico degli strumenti urbanistici vigenti che è stato composto, e sono evidenziate le caratteristiche salienti del tracciato autostradale e le interferenze dei tracciati e degli svincoli con gli assetti urbanistici dei comuni. Si evidenzia che le zone territoriali individuate nei differenti strumenti urbanistici comunali sono state raggruppate in cinque macro - categorie: - Le zone di carattere storico - ambientali, che corrispondono alle zona A, i centri storici; - Le aree residenziali, nelle quali sono assimilate le zone residenziali parzialmente o totalmente edificate, quelle di completamento, espansione (Z.T.O. B e C); - Le zone industriali, commerciali e turistico ricettive, cioè le aree produttive, quelle commerciali, alberghiere e turistiche siano esse esistenti o di progetto (le zone D); - Le aree standard, all'interno delle quali sono raggruppate le aree destinate alla pubblica utilità esistenti e di progetto, come: scuole, ospedali, aree destinate a parco, gioco e sport, aree per il culto, depuratori; - Le zone agricole con specificazione delle zone pregiate di tutela ambientale, cioè quelle aree che vantano peculiarità dal punto di vista naturalistico - ambientale come aree golenali, oasi naturalistiche, aree a cultura particolare, aree di interesse paesaggistico - ambientale.

Lo SIA evidenzia le interferenze tra Mosaico della pianificazione comunale e opera, sia in relazione al Tracciato base del SIA sia in relazione al Tracciato variante Progetto Definitivo.

Con riferimento al Tracciato variante Progetto Definitivo (Lotto 2B -che si sviluppa dal km 29+300 al km 38+700) lo SIA evidenzia che: "L'opera, nella tratta iniziale, che ricomprende la

viabilità di adduzione al casello di Breganze, si sovrappone nel lato nord alla fascia di interesse ambientale riferita al corso dell'Astico, per poi connettersi con la viabilità esistente che corre all'interno dell'area produttiva che si sviluppa tra Breganze e Fara Vicentino. A nord di tale viabilità, si prevede la realizzazione di una rotonda in corrispondenza dell'attuale intersezione tra via dell'Artigiatato e via Crosara, sempre all'interno del contesto produttivo. Il tracciato principale, a partire dall'inizio della tratta fino al km 29+600, lambisce l'area produttiva che si localizza a sud del tracciato. Le opere di raccordo con il casello, in corrispondenza del km 29+900, interferisce per un breve tratto con l'area produttiva qui prevista, senza comportare comunque la perdita significativa di spazi o la frammentazione del lotto. Poco più ad est, in prossimità del km 30+500, viabilità complementare si sviluppa in modo da non creare interferenze con le zone produttive qui localizzate mantenendo un buon livello di accessibilità locale e territoriale. Il mantenimento dell'asse principale in corrispondenza della viabilità principale, e la realizzazione della viabilità complementare in aderenza all'asse principale e con soluzioni compatte limita l'occupazione di suolo e la necessità di avvicinarsi all'abitato esistente. La soluzione adottata realizzazione della rotonda in corrispondenza del km 31+300 è infatti studiata con il fine di non interferire con il tessuto residenziale posto a nord. La tratta ricompresa tra i km 31+500 e 32+700 interesserà l'area di interesse ambientale e paesaggistico riferito al corso del torrente Chiavon, occupando sia il sedime della viabilità esistente che le aree limitrofe. La porzione più occidentale, tra i km 31+600 e 32+000, sarà interessata anche dalle opere di risagomatura del torrente Chiavon. Tra i km 33+600 e 33+900 l'asse attraversa l'ambito di valenza ambientale connesso al corso del torrente Laverda, a monte e valle di questo tratto si inseriscono delle opere complementari utili alla continuità trasportistica locale che si inseriscono, in particolare in corrispondenza del km 34+300, in prossimità del sistema insediativo locale. La realizzazione della viabilità qui localizzata lambisce le aree urbanizzate inserendosi all'interno della rete locale, in adeguamento, con sovrapposizioni marginali ed estremamente limitate tali da produrre effetti trascurabili in relazione all'assetto locale. La realizzazione dell'opera, e in particolare dell'area di servizio di Mason, interessa l'ambito di interesse ambientale che si sviluppa tra i km 35+300 e 3+600. Successivamente il tracciato corre in prossimità del tessuto insediativo di Pianezza, interessando in modo marginale aree ad uso produttivo. In corrispondenza del km 36+400 l'adeguamento dell'esistente rotatoria comporterà modifiche limitate e non incidenti per l'assetto locale. Il nodo previsto nella nuova configurazione si sviluppa integrandosi con la viabilità complementare di collegamento con via Ponticello, a nord, e il nuovo casello di Mason/Pianezze/Marostica, ad est. Per quanto riguarda la viabilità complementare non si rilevano interferenze significative con il tessuto urbano, divenendo l'elemento di sviluppo della nuova espansione dell'area produttiva di Mason Vicentino. Il casello, situato tra i km 36+500 e 37+900, si localizza in corrispondenza dell'area agricola situata lungo il margine nord dell'asse stradale. La viabilità di collegamento che si sviluppa ad est del casello, in connessione con questo, occupa uno spazio agricolo compreso tra la viabilità esistente della SP 111 e l'area produttiva a sud, interessando in modo marginale l'area produttiva stessa. La realizzazione del nodo previsto in corrispondenza della progressiva 38+100, sulla SP 248, comporta un ridisegno della viabilità locale con l'inserimento di assi complementari, che interesseranno il lotto produttivo situato a sud-ovest del nodo. Tale interferenza, limitata al margine del lotto, non comporta comunque interferenze significative in termini di superficie sottratta o con i manufatti esistenti. A partire dal km 38+000 l'asse corre in galleria, senza definire interferenze con il tessuto limitrofo, la viabilità complementare qui localizzata corre in corrispondenza dell'attuale sedime della SP 111, senza quindi produrre disturbi rispetto i manufatti che si localizzano a nord e sud del tracciato".

Con riferimento al Tracciato variante Progetto Definitivo (Lotto 3F) lo SIA evidenzia che "all'altezza del km 54+910 viene lambita una zona residenziale, mentre all'altezza del km 55+400 viene lambita una zona A. Successivamente dal km 55+400 al km 55+495 l'asse principale interferisce con una fascia di rispetto cimiteriale. Il progetto definitivo in esame del Lotto 3 tratta F,

rispetto al tracciato 2006, si sviluppa da prima in galleria artificiale e successivamente in trincea, riducendo sensibilmente la percezione dell'opera. [In particolare] il tracciato base 2006 era collocato in prossimità di Spineda, frazione di Riese Pio X, interessando maggiormente le aree urbane. Il Progetto definitivo si sviluppa [invece] a ovest di via San Zenone, quindi in una posizione maggiormente distanziata e di minore interferenza con le aree urbane vicine".

Programmazione e strumenti di livello locale

I Comuni interessati dall'opera sono:

- lotto 2 tratta B: Breganze; Farra Vicentino; Mason Vicentino; Pianezze; Molvena; Marostica.
- lotto 3 tratta F: San Zenone degli Ezzelini; Riese Pio X

Per ciascun lotto lo SIA evidenzia le interferenze tra strumento locale e opera, sia in relazione al Tracciato base del SIA sia in relazione al Tracciato variante Progetto Definitivo.

Con riferimento all'opera (Lotto 2B -che si sviluppa dal km 29+300 al km 38+700) Progetto Definitivo, lo SIA evidenzia che "l'analisi complessiva della pianificazione comunale rileva come il tracciato della SPV, e in particolare della tratta ricomprendente il Lotto 2B, sia all'oggi integrato con la strumentazione vigente. Diversi piani indicano in modo specifico l'asse infrastrutturale e definiscono il futuro assetto locale in coerenza con l'opera. Non si rilevano infatti interferenze dirette significative con il tessuto esistente né con le previsioni di sviluppo insediativo. Si rileva una sovrapposizione tra il sistema della viabilità complementare necessaria per la connessione locale con il casello di Breganze per spazi di limitata entità, in corrispondenza di zone destinate ad aree produttive. Va tuttavia evidenziato come tale viabilità sia funzionale proprio allo sviluppo del sistema produttivo qui localizzato, tale sovrapposizione quindi non incide in termini di potenzialità di crescita e funzionalità del sistema esistente. L'occupazione di suolo agricolo appare limitata, entro una fascia poco profonda lungo i margini della Nuova Gasparona. Si tratta di interferenze trascurabili anche quando il tracciato si sviluppa all'interno di aree agricole definite dai piani comunali come di interesse per le produzioni tipiche, dal momento che si tratta di occupazioni contenute e che non compromettono la produttività, dal momento che si interviene in modo marginale senza frammentare le superfici agricole stesse. La realizzazione degli svincoli e della viabilità complementare così come strutturata all'interno della proposta è funzionale alla connessione tra SPV e sistema viario locale, con particolare attenzione all'accessibilità delle aree produttive esistenti e di progetto. Questo permette sia di assicurare un buon livello di accessibilità territoriale per il tessuto produttivo locale, che di alleggerire i carichi all'interno della viabilità locale. In sintesi la proposta è coerente con l'assetto pianificatorio in termini di contenimento delle interferenze possibili con il tessuto insediativo e le aree di tutela ambientale, così come con le strategie di sviluppo socio-economico e di riorganizzazione dei flussi di traffico locali".

Con riferimento all'opera (lotto 3F) Progetto Definitivo lo SIA evidenzia che:

- Comune di Riese Pio X: "emerge che il tracciato principale dell'infrastruttura rientra nell'area individuata dal PRG per la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta, sebbene il tracciato del casello individuato dal piano si configuri con geometrie differenti rispetto a quello proposto, ubicato a nord dell'asse tra il km 55+000 e il km 55+600 circa. Il casello del lotto 3F, è posto a sud dell'asse della Superstrada e a ovest della SP20 via San Zenone alla quale si collega, attraverso una rotatoria di progetto. L'area interferita è un'area classificata dallo strumento urbanistico vigente del Comune come zona agricola E2 e "agro centuriato. Risulta evidente che il progetto proposto nel presente SIA è migliorativo in quanto caratterizzato da una forma geometrica più compatta, allontanandosi altresì dall'abitato di Spineda".

- Comune di San Zenone degli Ezzellini: “emerge che il lotto 3F interessa il territorio comunale in modo marginale, in particolare dal km 54+755 al km 54+780 circa e dal km 54+860 al km 54+920. In entrambi i tratti, il tracciato rientra in aree individuate dal P.I. come “Viabilità di progetto”, “Fascia di rispetto stradale”, “Corridoi ecologici di progetto” e “Aree di connessione naturalistica”; inoltre dal km 54+900 al km 54+920 interferisce con Zona agricola di edificazione diffusa Ec. Si osserva che [il tracciato risulta] coerente con le previsioni di Piano, sebbene quello proposto nel presente SIA, sviluppandosi prima in galleria e poi in trincea, a differenza di quello del 2006 che si sviluppava in rilevato, risulta indubbiamente meno impattante.

Gli strumenti che il SIA analizza per il Lotto 2B (che si sviluppa dal km 29+300 al km 38+700) sono: PATI “Terre di pedemontana vicentina”; PI Comune di Breganze; PI di Fara Vicentino; PATI “Area Colceresa Marostica ovest”; PRG del Comune di Mason Vicentino; PI del Comune di Pianezze; PRG del Comune di Molvena; PRG del Comune di Marostica.

Gli strumenti che il SIA analizza per il lotto 3 tratta F sono: PRG del Comune di Riese Pio X e variante parziale al Piano Regolatore Comunale (P.R.C.); PRG del Comune di San Zenone degli Ezzellini e Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), costituito dal P.A.T.I. dei comuni di San Zenone degli Ezzellini e Fonte.

PI Comune di Breganze

Il comune di Breganze si è dotato di Piano degli Interventi per l'intero territorio comunale, in adeguamento al PAT, con delibera del Consiglio Comunale n. 37 del 02/08/2011, quale momento successivo di pianificazione comunale derivante dal PATI “Terre di Pedemontana Vicentina”.

Lo SIA evidenzia che “a differenza del PATI, il Piano degli Interventi non identifica il tracciato del Lotto 2B, riportando solamente l'asse della Nuova Gasparona. In tal senso il sedime interessato dalla realizzazione dell'opera, e in particolare delle aree necessarie per gli accessi e viabilità di connessione non sono riportati nel piano”.

Con riferimento al Tracciato variante Progetto Definitivo (Lotto 2B -che si sviluppa dal km 29+300 al km 38+700) si evidenzia “un'occupazione di suolo agricolo in corrispondenza del tratto iniziale in ragione della realizzazione dei piazzali del casello e la sovrapposizione delle opere infrastrutturali con l'area produttiva posta a sud del tracciato, tra il km 29+100 e 29+650. Similmente la viabilità di raccordo tra asse e casello, in corrispondenza della tratta tra km 29+800 e 29+900 si sovrappone ad un'area produttiva e una fascia a standard situata lungo l'attuale tracciato della SP 111. Come per quanto indicato all'interno del PATI si evidenzia l'interferenza con il corso del torrente Chiavon, km 31+600, per la quale si prevede lo spostamento del corpo idrico più ad ovest (progr. 32+400). Si rileva inoltre la sovrapposizione tra la viabilità complementare e spazi destinati ad uso agricolo tra i km 33+000 e il confine comunale (km. 33+500), sia per l'ambito a sud dell'asse che a nord. Non si rilevano interferenze con elementi individuati dal PI come di particolare pregio o sensibilità ambientale. In prossimità del confine comunale nord, con Fara Vicentino, la realizzazione della rotonda necessaria alla fluidificazione dell'incrocio tra via Crosara e via Astico comporta la sottrazione di spazi estremamente esigui, e margine della viabilità esistente, di aree produttive. Proprio per la limitata superficie occupata l'intervento non pregiudicherà la funzionalità delle attività produttive qui localizzate”.

Effetti delle interazioni opera-ambiente – quadro complessivo “Interferenze con il quadro della Programmazione e Pianificazione di livello locale”

Nello SIA nel paragrafo “Valutazioni e Conclusioni: rapporti di coerenza con gli obiettivi di piani e programmi – Pianificazione di livello locale” il Proponente dichiara che:

- lotto 2B “analizzando i diversi strumenti locali, comunali e intercomunali, si evidenzia come il tracciato della SPV sia elemento integrato e strutturante delle pianificazione locale. L’assetto del territorio definito dal mosaico dei singoli strumenti evidenzia la coerenza della scelta progettuale sia per quanto riguarda l’asse principale che la viabilità complementare. In particolare quest’ultima svolge un ruolo significativo per dare risposta alle necessità locali in termini di sviluppo insediativo e socioeconomico, assicurando al contempo l’efficienza della rete locale e la soluzione di problemi legati alla mobilità interna ai singoli comuni interessati. Si rilevano alcune interferenze rispetto alcune scelte pianificatorie di carattere puntuale che appaiono comunque trascurabili e superate dai benefici che potranno crearsi a seguito dell’entrata in esercizio dell’opera”.
- lotto 3F “si evidenzia come l’infrastruttura si relaziona con le destinazioni d’uso esistenti”.

Valutazioni del Proponente sulle variazioni al Quadro Programmatico

Il Proponente dichiara che:

- Lotto 2B - “in relazione alle analisi condotte nel presente Quadro di Riferimento Programmatico, è possibile evidenziare che il progetto comporterà alcune modifiche rispetto lo stato attuale. Modifiche che appaiono contenute e limitate in corrispondenza di alcuni punti specifici, considerando come l’asse principale si sviluppi in sovrapposizione rispetto al sedime della SP 111. Le alterazioni più evidenti sono legate all’ampliamento della piattaforma stradale, elemento che comunque non implica alterazioni sostanziali dell’assetto locale. A queste si sommano le trasformazioni legate alla realizzazione dei caselli e della stazione di servizio. Si tratta comunque di sottrazioni di spazi agricoli limitrofi alla viabilità esistente o prossimi alle realtà insediative esistenti, in particolare di carattere produttivo. Non si avranno pertanto alterazioni significative, e in particolare non si evidenziano scelte contrastanti rispetto indirizzi di tutela né in riferimento a situazioni sensibili o critiche, se non di carattere puntuale che il progetto considera comunque di risolvere, in particolare riguardo l’attraversamento del torrente Chiavon. La realizzazione dei nodi d’accesso e relativa viabilità complementare, che ricade all’esterno della fascia all’oggi già interessata dalla viabilità di carattere territoriale quale la SP 111, è a servizio delle realtà locali, e integrata con le prospettive di trasformazioni locali e territoriali”.
- Lotto 3F - “è possibile evidenziare che il progetto inevitabilmente contribuirà a modificare lo stato iniziale dei luoghi, sia attraverso ricadute positive che negative. In particolare si denota che: - il tracciato risulta coerente con le previsioni dei piani analizzati, siano essi di scala territoriale che comunale; - il tracciato interessa il sistema, di conseguenza si dovrà prestare molta attenzione per la tutela delle particolarità del territorio; - le interferenze si concretizzano prevalentemente in relazione ad aree agricole. Le interferenze con aree residenziali sono limitate, pertanto l’entità degli espropri è ridotta. Si evidenzia che l’intervento proposto si pone come elemento di completamento del sistema della Superstrada Pedemontana Veneta, sistema giunto alla fase di progettazione esecutiva. Il tratto infrastrutturale in esame si configura, dunque, come elemento migliorativo della soluzione progettuale precedentemente approvata, in quanto derivante da un processo di condivisione con le amministrazioni locali che hanno direttamente contribuito a individuare la proposta progettuale, allontanandosi altresì dall’abitato di Spineda”.

Altri elementi di analisi riportati nel quadro programmatico

Lo SIA, nel Quadro programmatico, riporta anche le seguenti analisi condotte sul territorio: Analisi del tessuto agricolo locale; Quadro complessivo degli edifici demoliti ed interferiti; Analisi Socio-Economica; Sistema Economico; Il Turismo; Mobilità.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il contesto territoriale è caratterizzato dalla presenza di due fiumi e da una rete idrografica rilevante: ad ovest dal fiume Astico e ad est dal fiume Brenta.

Si tratta di un territorio interessato da un intenso fenomeno di urbanizzazione con diffusione capillare di tessuti insediativi prevalentemente disposti lungo la viabilità secondaria cui si alternano aree occupate da tessuti con funzione produttiva e commerciale.

Pur nella frammentazione generale e nell'alterazione puntuale del paesaggio alla scala del contesto conservano prevalenza identitaria e figurabilità paesaggistica alcune permanenze significative della matrice storica del territorio: i centri storici disposti lungo gli assi principali della viabilità storica, le relazioni visive verso le pendici delle prealpi Vicentine verso nord, la trama dei corsi d'acqua, il sistema delle ville venete, i corridoi di continuità paesistica formati da sistemi di aree agricole scarsamente urbanizzati ed in grado di garantire la continuità delle relazioni ambientali e percettive tra la pianura ed il sistema collinare.

Per quanto riguarda lo studio delle "alternative progettuali" si precisa che il SIA mette a confronto il tracciato del progetto definitivo del Lotto 2F con quello del giugno 2006 derivante dalle prescrizioni del CIPE (parere emesso con delibera numero 96 del 29 marzo 2006), poi messo a base di gara, considerando quest'ultimo l'alternativa progettuale di riferimento al fine di verificare se lo scenario proposto sia migliorativo rispetto alla soluzione iniziale.

Dal punto di vista delle analisi del traffico, si prende atto che lo studio ha preso in esame la tratta compresa tra Breganze e Bassano, in provincia di Vicenza. Lo studio di traffico prodotto costituisce un "aggiornamento di dettaglio" dello studio trasportistico condotto sulle componenti di traffico veicolare indotte dall'entrata in esercizio del nuovo sistema Superstradale della Pedemontana Veneta.

Il Proponente dichiara che " lo studio si basa sui rilievi del traffico disponibili presso la Regione Veneto e le provincie di Vicenza e Treviso, e aggiornate al mese di giugno 2012".

Si precisa inoltre che la Superstrada a Pedaggio Pedemontana Veneta si avvale di un sistema di esazione di tipo "chiuso", che prevede l'applicazione delle tariffe in relazione alla classe del veicolo ed al percorso effettuato dalla stazione di entrata e quella di uscita.

Strutture edili

- *Pensilina di copertura caselli di esazione:* Le proposte progettuali ripercorrono il concetto della Porta di ingresso nella città, diventando segno evidente ed identificativo del luogo. La scelta della forma organica leggera trova origine dalla necessità di diventare elemento significativo di un luogo e contestualmente, per la scelta del materiale e della forma sinuosa, espressione di un modernismo legato alla potenzialità dei materiali adottati. Il portale è un elemento di copertura di grande dimensione capace di accogliere sotto di sé tutte le attività presenti nell'area del casello.
- *Fabbricato di casello:* Il fabbricato, destinato ad ospitare i locali tecnici della barriera, è situato nello spazio adiacente alle piste di esazione. La forma architettonica è lineare; la struttura ha pianta rettangolare di 21mx6m che semplifica la lettura dei percorsi interni e rende facilmente riconoscibile ogni locale al suo interno. I materiali usati per l'intero edificio rispondono all'abbattimento dei consumi energetici caratterizzando il manufatto dal punto di

vista architettonico; in particolare per la copertura si è scelto di impiegare l'alluminio preverniciato color testa di moro.

- *Centro manutenzione e centro stoccaggio soluzioni saline:* L'intervento prevede la costruzione, in apposita area assegnata, dei seguenti fabbricati: Tettoia ricovero attrezzi e mezzi (mq. 408,00); Locale per deposito sale (circa mq. 578,00); Fabbricato centro di manutenzione (mq complessivi 2612.05);
- *Area servizio:* Le aree di servizio sono composte da una doppia area parcheggio, per veicoli normali e per camion, dell'area destinata ad ospitare la pensilina, a copertura della zona rifornimento carburante nonché dalla struttura destinata alla sosta degli utenti e servizi. Il Proponente dichiara che " tutto l'edificio previsto rispetta totalmente le caratteristiche di accessibilità, visibilità e adattabilità secondo la normativa per l'abbattimento delle barriere architettoniche per edifici pubblici" e che "i materiali usati per l'intero edificio rispondono alle nuove esigenze per l'abbattimento dei consumi energetici caratterizzando il manufatto dal punto di vista architettonico".

Cantierizzazione

La problematica fondamentale nella fase di realizzazione del lotto 2B è rappresentata dall'interferenza con l'attuale sede della SP 111 "Nuova Gasparona". È evidente la necessità di arrecare il minimo impatto al traffico veicolare e la prima fase delle lavorazioni, nel tratto in oggetto, è pertanto rappresentata dalla costruzione del nuovo sistema di complanari alternativo all'esistente SP 111 in fregio all'asse della costruenda SPV. Ove si rende necessario dare continuità provvisoria al traffico, utilizzando temporaneamente la sede della SPV, si realizzeranno tratti a carreggiata a due corsie, una per ogni senso di marcia, che verranno opportunamente raccordati al sistema di complanari di progetto. Successivamente alla risoluzione delle interferenze verranno avviati i lavori principali con il traffico di cantiere in transito lungo l'asta della SPV e completamente svincolato dal traffico locale.

Organizzazione dei cantieri

Le fasi di realizzazione possono essere sommariamente riepilogate come di seguito:

1. lavorazioni propedeutiche

- a. Tracciamenti, espropriazioni e delimitazioni delle aree
- b. Bonifica da ordigni bellici
- c. Bonifica archeologica e cantierizzazione.

2. esecuzione dei lavori

- a. Eliminazione interferenze con sottoservizi e risoluzione interferenze idrauliche.
- b. Realizzazione di piste di cantiere di cui alla fase precedente.
- c. Eliminazione delle interferenze della viabilità locale (sopra e sottopassi – gallerie artificiali), con il corpo della superstrada.
- d. Esecuzione dei lavori principali.
- e. Opere di mitigazione ambientale
- f. Spianto dei cantieri e ripristino delle aree.
- g. Completamento delle opere di mitigazione ambientale.

Dall'analisi del progetto è emersa la necessità, per la realizzazione del lotto 2B, di prevedere l'utilizzo di n. 2 cantieri principali per la logistica del personale.

- 2.1 CP: Cantiere principale e di prefabbricazione posizionato nel comune di Mason Vicentino, al km 36+620.00 del tracciato della SPV;
- 2.2 CP: Cantiere principale posizionato nel comune di Romano D'Ezzelino, al km 49+962.50 del tracciato della SPV.

Analisi dei movimenti di materia

Sono stati svolti i bilanci terre. Per quanto riguarda i depositi temporanei, il Proponente dichiara che questi "sono localizzati in cave dismesse e non ripristinate o ancora parzialmente in attività". I siti individuati sono:

- Area sita in Comune di Montebelluna alla Progr. 69+000 [km] Capacità 790.000,00[mc].
- Area sita in Comune di Thiene (Vicenza) alla Progr. 26+000,00 [km] Capacità 800.000,00 [mc].
- Area sita in Comune di Montecchio Precalcino (Vicenza) alla Progr. 27+200,00 [km] Capacità 2.600.000,00 [mc].

In relazione alla posizione dei depositi individuati, la movimentazione dei materiali è ipotizzata da eseguirsi principalmente con autocarri 4 assi con cassone di capacità 18 mc, integrati da bilici con cassone della capacità di 24 mc. Sono pertanto stimati per il lotto 2B n° 58 viaggi al giorno (22 gg lavorativi) e per il lotto 3F n° 15 viaggi al giorno (22 gg lavorativi);

Per quanto riguarda i depositi definitivi i siti individuati per la tratta 2B sono:

- Area sita in Comune di Montecchio Precalcino (Vicenza) alla Progr. 24+800,00 [km] Capacità 1.100.000,00 [mc].
- Area sita in Comune di Rossano Veneto (Vicenza) alla Progr. 48+700,00 [km] Capacità 2.200.000,00 [mc].

In relazione alla posizione dei depositi individuati, la movimentazione dei materiali è ipotizzata da eseguirsi principalmente con autocarri 4 assi con cassone di capacità 18 mc, integrati da bilici con cassone della capacità di 24 mc. Sono pertanto stimati n° 118 viaggi al giorno (22 gg lavorativi);

Il Proponente dichiara che " si prende atto che, per quanto riguarda le attività di coltivazione e gestione dei materiali utilizzabili, la Giunta Regionale del Veneto con delibera n°761 del 15/03/2010 ha emanato le disposizioni attuative in applicazione del D.Lgs 30/05/2008 n°117, sulla gestione dei rifiuti di estrazione ed a tal fine si conferma che si è dato luogo all'attività di caratterizzazione e classificazione delle terre per la predisposizione del piano di gestione dei rifiuti di estrazione secondo gli adempimenti previsti all'art. 5 del D.Lgs 117/2008".

Per i lotti presi in esame ed in particolare per il lotto 2 tratta B, a seguito delle modifiche introdotte al progetto definitivo, è emersa una variazione di maggior materiale di scavo per 247.030 mc, dei quali 197.976 mc di materiale non reimpiegabile e 49.054 mc di materiale reimpiegabile.

Il materiale non reimpiegabile verrà collocato in un sito definitivo nel 2.2.1 DD Breganze (che sostituisce il 2.2 DD Rossano Veneto così come riportato nella documentazione tecnica di cui all'integrazione volontaria trasmessa con prot. 1139 del 17 luglio 2013), nonché nel 2.1 DD Montecchio Precalcino. Entrambi tali depositi definitivi sono siti già previsti nel progetto preliminare approvato.

Il materiale reimpiegabile in eccesso, pari a 49.054 mc sarà depositato temporaneamente presso i 2.2 DT (Thiene) e 2.4 DT (Montecchio Precalcino), siti già previsti sin dal progetto preliminare approvato.

Per quanto riguarda invece il lotto 3 tratta F, a seguito delle modifiche introdotte al progetto definitivo, vi è una variazione di 44.926 mc tutti reimpiegabili; parte di essi, pari a 17.119 mc, sarà depositata temporaneamente nel 3.1 DT (Montebelluna), sito già previsto sin dal progetto preliminare approvato.

In conclusione relativamente ai bilanci delle materie è possibile affermare che il materiale non reimpiegabile da destinare a depositi definitivi risulta pari 197.976 mc e trova ampia disponibilità nei siti già individuati nel progetto preliminare approvato, mentre il materiale necessario proveniente da depositi temporanei di altri lotti è pari a 168.533 mc (185.652 mc - 17.119 mc) e può trovare ampia disponibilità nell'ambito delle rilevanti eccedenze di materiale di scavo che caratterizza l'intera opera.

Analisi Costi benefici

Viene prodotta "una proposta integrativa del Lotto 2B" che affronta l'analisi del contesto territoriale sotto il profilo delle ricadute economiche e sociali generate dall'opera. Il Proponente dichiara che "lo studio affronta le prospettive che porta con sé la riorganizzazione dell'opera nel sistema economico, sociale e territoriale del territorio, "esse vengono in questa sede esaminate attraverso un'analisi SWOT che evidenzia punti di forza e criticità.

Dato il forte incremento della mobilità pendolare al di fuori dei propri confini di residenza occorre fare delle valutazioni in merito alle strutture di supporto a tali spostamenti.

La nuova proposta per il lotto concorre direttamente a suddividere passaggi giornalieri previsti per l'infrastruttura, quota parte di questi, provenienti dalle polarità maggiori saranno intercettati dai nodi previsti.

Indirettamente l'impatto dell'opera può generare effetti negativi sulla viabilità locale, nel caso del Lotto 2B e dei Comuni contermini va però considerato che l'insediamento della nuova viabilità e delle opere previste negli accessi permette un facile inserimento in SPV, scaricando le arterie locali da flussi di spostamento che in mancanza dell'infrastruttura si riverserebbero lungo le provinciali.

Esternalità positive e negative

Il territorio di nuova infrastrutturazione è parzialmente in aree agricole, pertanto l'operazione incide, anche se in dimensioni contenute al consumo di suolo. Va però considerato che le aree viabilistiche e di servizio della nuova proposta si trovano in aderenza all'asse viario dell'SPV e a zone urbane e produttive limitrofe che di per sé ne riducono il valore.

Una volta realizzata l'opera è ipotizzabile che vi possano essere degli incrementi di emissioni di inquinanti generati dal traffico veicolare che vengono comunque considerati nel documento di valutazione e che riguardano principalmente gli assi viari di riferimento senza incidere considerevolmente sulle zone abitate e scaricando le arterie provinciali (maggiormente vicine ai nuclei abitati) da una quota consistente di flussi.

Inoltre l'operazione di rigenerazione e progettazione degli assi viari di collegamento tra Pedemontana e sistemi urbani previsti dalla proposta concorrono a scaricare le arterie di viabilità locale dal traffico di immissione.

Le opere di inserimento paesaggistico e ambientale legate al progetto permettono di attenuare le pur esigue esternalità negative evidenziate, si tratta di interventi di mascheramento, piantumazione migliorativi dell'attuale assetto del territorio.

Vanno considerate in questa valutazione anche le ricadute sul fronte del mercato del lavoro generate dall'inserimento dell'area di servizio a Mason Vicentino. Mediamente tale opera impiega circa 150 addetti, questo elemento rappresenta un valore aggiunto in termini di opportunità per i residenti nei Comuni limitrofi. Infatti si ritiene ragionevole considerare che le ricadute occupazionali di un'area di servizio insistono principalmente nelle zone dove sono collocati.

Va segnalato come la riorganizzazione di accessi e viabilità permettono di mitigare gli effetti negativi generati dalla percorrenza di autoveicoli e mezzi pesanti lungo le arterie di scorrimento locale.

LOTTO 2B

Il Lotto 2B della SPV nasce a seguito della delibera CIPE n° 96 del 19/03/2006 che prescrive il Tratto Breganze – Nove sia individuata in sede di progettazione, una soluzione che concentri in un unico corridoio infrastrutturale sia la S.P.V. che la viabilità locale e di servizio.

Il medesimo decreto ha inoltre previsto sul territorio comunale di Mason l'adozione di particolari compensazioni ambientali da concordare con il comune interessato, inoltre è emersa la necessità di operare con interventi volti alla ricucitura della viabilità locale che ha comportato la necessità di interessare territorialmente anche il limitrofo comune di Molvena, che, dichiara Proponente, "ha condiviso l'ipotesi progettuale presentata.

La lunghezza complessiva della tratta "B" del Lotto 2 risulta essere pari a Km 9+400 (tracciato principale SPV, dal Km 29+300 al Km 38+700).

Il tracciato si sviluppa tra la progr. Km 29+300 situata in Comune di Breganze, sino alla progr. Km 38+900 situata in Comune di Marostica oltrepassata la Galleria Marostica ovest.

L'asse principale risulta essere la naturale prosecuzione del Lotto 2 Tratta A, l'origine del tracciato è situato alla progressiva Km 29+300 nella tratta interessata dalla presenza dei rami di svincolo nord/sud di Breganze, la livelletta, dopo un iniziale tratto in leggero rilevato, alla progr. Km 29+400 scende con una pendenza del 1,9336% sino ad attestarsi alla progr. Km 29+910,11 a quota 95,01 dando così origine ad una tratta in trincea sino alla progr. Km 31+325,68 ove, per mezzo di un raccordo planimetrico, riemerge per mutarsi in rilevato alla progr. Km 31+925.

Nella tratta analizzata alla progr. Km 29+776,37 il tracciato incontra il cavalcavia Svincolo di Breganze, alla progr. Km 30+098,67 il Ponte canale Roggia Seriola e di seguito il cavalcavia via Venezia alla progr. Km 30+107,10 per incontrare poi alla progr. Km 31+255,82, la Galleria artificiale Olmo.

Alta progr. Km 31+925 la livelletta stradale si mantiene in rilevato seguendo la morfologia dei terreni incontrati, modificandosi attraverso raccordi verticali in corrispondenza degli attraversamenti idraulici dei torrenti Chiavon e Laverda.

Il tracciato a partire dalla progressiva Km 31+925 sovrappassa il Torrente Chiavon, alla progr. Km 32+346,78 e successivamente alla progr. Km 33+715,05 il Torrente Laverda, interseca lungo il suo sviluppo viabilità urbane e fossi idraulici che vengono superati per mezzo di sottovia e tombini scotolari sino ad intersecare alla progr. Km 36+367,83 l'attuale collegamento tra la S.P.81 Gasparona che viene superata per mezzo del viadotto Mason Pianezze al di sotto del quale si sviluppa la rotatoria di intersezione tra la provinciale S.P.81 e il collegamento con i centri urbani di Mason Vicentino e di Pianezze; alla medesima rotatoria si collega il nuovo svincolo di Mason/Pianezze/Marostica sviluppandosi a nord ovest del tracciato della superstrada nei territori di Mason e di Pianezze.

Superata l'intersezione con la S.P.81 al Km 36+741,32 per mezzo di un raccordo verticale converso, il tracciato si immerge alla progr. Km 37+054,43 in trincea dando origine alla Galleria artificiale Marostica ovest progr. Km 37+972 superata la quale si raggiunge il termine del lotto 2 tratta B progr. Km 38+700.

Integrato al lotto 2 tratta B è previsto un progetto di ricucitura della viabilità locale che in sintesi prevede, a partire dalla circonvallazione della zona industriale di Breganze la realizzazione di una complanare alla superstrada con una carreggiata di tipo F locale (ambito extraurbano) senza marciapiedi che inizialmente, sino all'altezza della Galleria Olmo progr. Km 31+255,82 si affianca alla carreggiata sud della superstrada.

In corrispondenza della galleria verrà realizzata una rotatoria nella quale si inserirà la viabilità locale indi, la complanare correrà parallela alla carreggiata nord, supererà l'alveo del torrente Chiavon per mezzo di un ponte per attestarsi poi alla rotatoria all'altezza della progr. Km 33+284,94 nell'intersezione con via Riale.

Superata la rotatoria la complanare subirà un mutamento della sua piattaforma da tipo F a tipo C1 e proseguirà sempre in affiancamento alla carreggiata nord supererà l'alveo del torrente Laverda per sotto passare poi per mezzo di un sottovia alla progr. Km 34+145,44 la superstrada, per affiancarsi poi alla carreggiata sud della stessa, supererà in affiancamento l'area di servizio di Mason sud per confluire poi all'progr. Km 38+367,83 alla rotatoria sottopassante il viadotto Mason-Pianezze ove risultano altresì confluenti la provinciale per Mason e Pianezze nonché l'ingresso al casello della superstrada di Mason/Pianezze/Marostica.

Superata la rotatoria alla progr. Km 38+367,83 la complanare proseguirà affiancata alla carreggiata sud della superstrada e ciò sino all'progr. Km 38+000 ove, la realizzazione della Galleria Marostica ovest darà prima la possibilità di insediare sulla copertura la rotatoria necessaria alla gestione dell'intersezione di via dell'industria in Comune di Marostica con la complanare e successivamente, per insediarsi sempre sulla copertura il prosieguo della complanare nella zona tra la progr. Km 38+100 e Km 38+500 ove la stessa sarà collocata in affiancamento della carreggiata nord della superstrada sino al termine lotto.

Completano poi le opere afferenti il lotto 2 tratta B, la rotatoria all'intersezione delle vie Monte Ortigara e Capitani in Comune di Mason Vicentino, la strada di collegamento a nord della progressiva Km 38+367,83 con i territori in Comune di Mason Vicentino e Molvena, la viabilità di via Ponte Cattaneo e nella zona Industriale di via De Gasperi in Comune di Pianezze, la ciclopedonale di Villaraspas in Comune di Mason Vicentino e la rotatoria all'intersezione di via Crosara in Comune di Breganze e via Astico in Comune di Fara Vicentino.

Planimetricamente il progetto si sviluppa sempre all'interno del corridoio individuato dalle fasce di rispetto del progetto preliminare, con limitate deviazioni sul tracciato del progetto approvato dal CIPE che hanno permesso di migliorare le caratteristiche geometriche del tracciato e limitare in modo importante l'interferenza della strada con i sottoservizi, le linee aeree e i fabbricati adiacenti al tracciato.

Il Proponente dichiara che "altimetricamente il tracciato si sviluppa generalmente sulle quote fissate dal progetto definitivo adeguandolo localmente al fine di rendere compatibile con l'assetto idraulico ed idrogeologico del territorio, precisando che i vincoli idraulici ed idrogeologici sono comunque sempre stati rispettati, sia relativamente ai corsi d'acqua principali che al ripristino del reticolo irriguo minore".

Si riporta un elenco delle opere d'arte principali

Ponti e Viadotti:

- Ponte sul Torrente Chiavon – (SPV Km 32+346,76) - ml 29,00
- Ponte sul Torrente Chiavon – (complanare) - ml 29,00
- Viadotto Torrente Laverda (SPV Km 33+715,05 corsia nord) - ml 54,00
- Viadotto Torrente Laverda (SPV Km 33+702,63 corsia sud) - ml 54,00
- Ponte Torrente Laverda - (complanare) - ml 54,00
- Viadotto Mason Pianezze (SPV Km 36+385,32 corsia nord) - ml 86,00
- Viadotto Mason Pianezze (SPV Km 36+368,54 corsia sud) - ml 114,
- Ponticello Chiavon (pista ciclabile) ml 19,00
- Ponticello Laverda (pista ciclabile) ml 17,70

Gallerie Artificiali

- Galleria artificiale "Olmo" - (SPV Km 31+255,82) - ml 80,00
- Galleria artificiale "Marostica ovest" - (SPV Km 37+972,00) - ml 626,40

Galleria artificiale Olmo - Sezione tipo A (tratto realizzato con setti gettati in opera)

Galleria artificiale Marostica Ovest - Sezione tipo B (tratto realizzato con diaframmi)

Deviazione del torrente Chiavon

Lo stato di progetto prevede la deviazione del corso d'acqua a monte della superstrada, in corrispondenza dell'attuale ponte sulla SP111 (via Veneto); per un tratto di circa 800 m il fiume verrà fatto correre in direzione ovest-est all'interno di un nuovo alveo, sottopasserà la Pedemontana al km 32+360 della stessa e si riimmetterà nel corso originale 300 m a sud dell'infrastruttura, in prossimità di una briglia esistente.

Il tracciato originale del corso d'acqua verrà lasciato inalterato, ad eccezione del tratto interferente con la nuova infrastruttura e del punto di confluenza con il nuovo percorso del torrente.

Il Proponente dichiara che "la continuità idraulica del tratto dismesso verrà garantita attraverso la realizzazione di un'opera di presa in destra orografica del torrente da cui si dipartirà una tubazione che sottopasserà la Superstrada attraverso un sifone ed andrà ad alimentare il ramo dismesso del Chiavon".

Acque di piattaforma

La progettazione dell'idraulica di piattaforma della superstrada prevede una soluzione di raccolta, trattamento ed allontanamento delle acque meteoriche di tipo separato, ossia già lungo il corpo stradale avviene la divisione tra acque di prima pioggia e seconda pioggia.

Le prime saranno convogliate agli impianti di trattamento, comprendenti sedimentazione e disoleazione, mentre le portate eccedenti, ove possibile, sono scaricate nel suolo tramite sistemi drenaggio quali pozzi e trincee disperdenti.

Laddove siano presenti terreni poco permeabili o con falda particolarmente alta lo scarico delle acque avviene nei corpi idrici ricettori previa la laminazione in bacini o vasche realizzate in opera, garantendo così l'invarianza idraulica del territorio, definita come "la trasformazione di un'area che non provochi un aggravio della portata di piena del corpo idrico ricevente i deflussi superficiali originati dalla stessa".

Nel presente progetto questo criterio è garantito per tutto il futuro nastro stradale sia dell'asse principale sia delle viabilità secondarie.

Il Proponente dichiara che "l'eventuale sversamento accidentale viene stoccato in opportune vasche da 40 m³ che permettono di stoccarlo" e, dopo opportune analisi, stabilire la migliore tecnica di smaltimento.

In relazione alle caratteristiche della viabilità in oggetto, gli schemi di raccolta delle acque meteoriche proposti sono riconducibili essenzialmente alle seguenti tipologie:

- viabilità in rilevato: trattenimento e canalizzazione separata della prima pioggia e smaltimento della seconda pioggia mediante canalizzazioni che infiltrano in falda e recapitano le portate adeguatamente laminate direttamente nel recettore o dopo fitodepurazione;
- viabilità in rilevato tra muri: l'acqua di prima pioggia viene raccolta e avviata al trattamento, mentre la seconda pioggia viene scaricata al piede del muro e infiltrata nel terreno grazie a fossi e pozzi disperdenti;
- viabilità in trincea: lo smaltimento generalmente è affidato all'infiltrazione nel terreno tramite trincee o pozzi disperdenti. La prima pioggia della piattaforma avviata tramite canalizzazione al trattamento di sedimentazione e disoleazione;
- viabilità in galleria: raccolta e trattamento delle acque con sedimentazione e disoleazione;
- trincea con muri: prima pioggia della piattaforma avviata tramite canalizzazione al trattamento di sedimentazione e disoleazione, seconda pioggia al sistema di infiltrazione in falda;
- trincea tra diaframmi con solettone di fondo: nei tratti in trincea con falda molto alta la
- viabilità principale viene realizzata con diaframmi collegati sotto la viabilità tramite un solettone di fondo posto ad una profondità massima di 2 m dal ciglio più basso. Per questa ragione non è possibile utilizzare il solito schema di raccolta e smaltimento, ma è necessario installare delle stazioni di pompaggio sotto la viabilità e sollevare la precipitazione al piano campagna dove viene trattata e laminata in appositi manufatti per poi essere scaricata nei corpi idrici vicini;
- viadotti: prima pioggia della piattaforma avviata tramite canalizzazione al trattamento di sedimentazione e disoleazione, seconda pioggia al sistema di infiltrazione in falda, in alcuni casi per viadotti particolarmente lunghi sistema di raccolta misto e pozzetto scolmatore per la separazione di prima pioggia e seconda pioggia.

Il drenaggio delle acque meteoriche in corrispondenza delle piste di svincolo verso il casello avviene nello stesso modo già descritto per i tratti di asse principale.

In corrispondenza delle aree di servizio e dei caselli invece la raccolta delle acque meteoriche avviene tramite caditoie che captano tutta la precipitazione e tramite tubazioni in PVC la convogliano all'impianto di trattamento. Quest'ultimo è diverso da quelli previsti lungo l'asse principale, infatti è di tipo chiuso, ossia è costituito da una vasca di prima pioggia che incamera solo i primi 5 mm di precipitazione che sono quindi trattati, mentre tramite dei galleggianti scaricano nell'ambiente la porzione eccedente di acqua. Anche in questo caso è prevista una vasca di circa 40 m³ per la raccolta di eventuali sversamenti accidentali.

Il tratto presenta molte interferenze con viabilità secondarie e la Nuova Gasparona, soprattutto in zone dove non è possibile infiltrare la precipitazione a causa di falda alta o del terreno impermeabile. Per questa ragione la precipitazione deve essere laminata nei fossi di guardia, per tratti in rilevato, o in vasche di laminazione, per i tratti in trincea e scaricata in corpi idrici superficiali. Lungo il tratto sono presenti anche diversi sottovia al cui interno è collocato il minimo della livelletta stradale. Non potendo per le ragioni esposte in precedenza disperdere nel sottosuolo la precipitazione si sono installate delle stazioni di sollevamento.

Mitigazioni e compensazioni

Il Proponente iscrive in un piano unitario le sue proposte di mitigazione e compensazione. Il piano parte da una considerazione: la strada non è solo una nuova lacerazione da recuperare o nuovo segno da "inserire" con il minimo danno, ma di fatto può costituire occasione per generare o rigenerare paesaggio.

Il Proponente ritiene che "il piano debba":

- Fornire le indicazioni sulla localizzazione e tipologia degli interventi di mitigazioni paesaggistica
- Riportare le azioni di mitigazione ambientale (precedentemente individuate dal SIA), verificando la loro coerenza con la visione paesaggistica, ovvero coniugando le forme della mitigazione ambientale con le necessità di tutela e valorizzazione delle componenti paesaggistiche.
- Fornire indirizzi per intervenire sull'architettura dell'opera per una sua maggiore caratterizzazione e contestualizzazione paesaggistica
- Declinare alla scala del piano gli interventi di Compensazione precedentemente indicati dal S.I.A, quali il sistema dei parchi e dei punti di relazione territoriale.

In relazione agli impatti ed effetti prevedibili sul paesaggio e sul sistema ambientale. agli obiettivi di sostenibilità e alle tematiche paesaggistiche ed ambientali prevalenti sono individuate le modalità di intervento e le tipologie di mitigazione relative.

Schema direttore

Lo schema direttore è l'elaborato di sintesi ove sono indicate le "regole" in base alle quale dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione e compensazione. Sono riportate le "azioni" mirate alla mitigazione degli impatti sul paesaggio e quelle in risposta agli impatti sull'ambiente (ecosistemi. Rete ecologica. assetto idraulico. rumore, atmosfera etc.)

Le azioni tipo sul paesaggio

Il piano paesaggistico definisce indirizzi e soluzioni che in alcuni casi sono mirati alla mitigazione e riduzione degli impatti dell'opera sulle parti significative del paesaggio. In altri invece partono da un punto di vista diverso: l'opera come occasione di riorganizzazione paesaggistica del territorio.

LOTTO 3F

Il Proponente dichiara che "l'opera oggetto di studio nasce dalla richiesta della Provincia di Treviso e dei Comuni interessati dal Lotto 3F della Superstrada Pedemontana Veneta (Riese Pio X e San Zenone degli Ezzelini) di procedere con una nuova progettazione della parte di tracciato secondo le indicazioni formulate da suddetti Enti". Attraverso il Protocollo d'Intesa stipulato in data 05.08.2011 tra Commissario Delegato, Regione Veneto, Provincia di Treviso, i Comuni di Riese Pio X e San Zenone degli Ezzelini si è individuata una nuova soluzione tecnico-progettuale per lo svincolo ricadente nelle citate amministrazioni. Oltre a questo l'Accordo prevede la realizzazione di opere minori di continuità idraulica e di sistemazione di canali irrigui, unitamente all'adeguamento della provinciale via San Zenone. La tratta "F" del Lotto 3 prevede la realizzazione dello svincolo di Riese Pio X (San Zenone degli Ezzelini e Loria) posto tra le progressive Km 54+755,15 e Km 55+494,91 del Tracciato principale SPV.

Parte integrante del lotto sono gli interventi di adeguamento della strada provinciale via S. Zenone alla categoria F2 strade locali in ambito extraurbano e le opere minori di continuità idraulica o di inalteramento / canali irrigui.

La lunghezza complessiva della tratta "F" del Lotto 3 risulta essere pari a Km 0+739,76 (Tracciato principale SPV dal Km 54+755,15 al Km 55+494,91).

Il Proponente dichiara che "lo svincolo è stato sviluppato in accordo con la normativa vigente DM 19/04/2006, fissando la velocità d'ingresso a 40 km/h".

Alla progressiva Km 54+755,15 (lotto 3 B) si diparte il raccordo d'ingresso del ramo di svincolo corsia sud e si conclude, per la corsia opposta il raccordo d'ingresso del ramo di svincolo in direzione nord. La medesima situazione si ha alla progr. 55+494,91 ove parte il ramo d'ingresso per la carreggiata nord e si conclude quello d'uscita per la carreggiata opposta. Il ramo di svincolo, del tipo a trombetta, ha uno sviluppo, rilevato sull'asse mediano del ramo bidirezionale a servizio della carreggiata nord, di ml 613,57; mentre i bracci monodirezionali in uscita ed ingresso per le carreggiate nord e sud della superstrada misurano rispettivamente:

- Carreggiata sud ramo d'ingresso ml 380,91;
- Carreggiata sud ramo in direzione Treviso ml 424,92;
- Carreggiata nord ramo d'ingresso ml 297,14;
- Carreggiata nord ramo in direzione Vicenza ml 511,56.

Il casello della superstrada il cui accesso avviene per mezzo della rotatoria situata lungo la strada provinciale via S. Zenone dispone complessivamente di n. 5 piste di transito delle quali n. 2 in entrata e n. 3 in uscita.

Il Proponente precisa che "la piattaforma della superstrada che si snoda da inizio a fine lotto risulta essere compresa nel lotto 3 B che prevede la realizzazione della tratta tra le prog. Km 53+900,00 e Km 74+075,00". Altimetricamente il tracciato si sviluppa sulle quote fissate dal progetto definitivo e dichiara che "i vincoli idraulici ed idrogeologici sono sempre stati rispettati, sia relativamente ai corsi d'acqua principali che al ripristino del reticolo irriguo minore".

Per quanto riguarda la viabilità di accesso (provinciale via S. Zenone), è previsto l'adeguamento della carreggiata unica bidirezionale alla sezione F2 (strada locale in ambito extraurbano) con piattaforma di ml 6,50 (3,25 + 3,25) oltre a due banchine laterali di ml 1,00. A lato della piattaforma stradale, dal confine con il comune di Loria sino alla rotatoria d'ingresso al casello dello svincolo della superstrada, sul lato ovest di via S. Zenone verrà realizzata una pista ciclabile della larghezza di ml 2,50; e, dalla rotatoria sino alla diramazione per i comuni di San Zenone degli Ezzelini e Fonte, tale pista ciclabile si trasferirà dal lato ovest al lato est della provinciale.

Acque di piattaforma

Casello di Riese

Il casello di Riese si trova in rilevato e il trattamento è affidato ad un impianto di tipo chiuso. L'area destinata alla barriera è di circa 1.1 ha, per cui la vasca di prima pioggia deve avere un volume interno netto di circa 60 mc e il disoleatore è da 10 l/s.

Nelle immediate vicinanze della barriera di esazione si realizza un parcheggio scambiatore (superficie 0.2 ha), le cui acque di piattaforma vengono trattate con lo stesso metodo. La vasca di prima pioggia ha un volume minimo di 10 mc e il disoleatore è uguale al precedente.

Al termine del processo di pulizia l'acqua è scaricata all'interno di un bacino di laminazione, dove vengono dirottate anche le acque di seconda pioggia. L'invaso verrà svuotato gradualmente tramite un sistema di pompaggio tarato su una portata fissata di 25 l/s.

Svincolo di Riese Pio X

La parte strettamente correlata all'asse principale riguardante lo svincolo di Riese Pio X si trova a piano campagna.

In corrispondenza delle rampe di accesso ed uscita dello che collegano l'asse principale con il casello di Riese Pio X, le aree intercluse generate dalle geometrie del tracciato sono rinverdate con prato stabile ed integrano aiuole composte da macchie di arbusti fioriti con fioriture di diverso colore quali *Lavandula stoechas*, *Rosa tappezzante* e *Genista hispanica*.

Il tratto successivo agli accessi delle rampe di svincolo, ancora in trincea, viene affiancato a sud dal filare arboreo di *Carpinus betulus* e a nord dal filare arboreo arbustivo di seconda grandezza. Il trattamento delle scarpate rimane lo stesso del tratto iniziale, e quindi con fasce di arbusti misti. Lo svincolo, in corrispondenza della km. 55+000 circa, prevede la messa a dimora di fasce di arbusti misti a ridosso del sedime stradale.

All'interno dello svincolo sono state create delle macchie ornamentali ed è stato previsto la semina di un tappeto erboso con un miscuglio adatto allo scopo al fine di creare una sistemazione che complessivamente arricchisca dal punto di vista estetico lo svincolo stesso.

La punta più a sud dello svincolo è caratterizzata dalla presenza di un parcheggio scambiatore che interclude un'area sistemata a prato alberato, caratterizzato dall'impianto di specie arboree quali *Quercus robur*, *Fraxinus angustifolia*, *Populus nigra* e *Acer campestre*.

La rotonda di collegamento tra lo svincolo e la viabilità locale assume un disegno che tiene conto degli aspetti funzionali, estetici e del contesto paesaggistico all'interno del quale va a posizionarsi.

Per consentire il mantenimento della continuità ecologica, considerato l'intero sviluppo in trincea del tratto, è previsto un attraversamento affiancato all'unico cavalcavia "a raso" presente.

In particolare in prossimità della km. 55+382, è stato predisposto un ponte canale affiancato all'attraversamento stradale.

Agli imbocchi del percorso fauna adiacente al ponte canale vengono formate due macchie arboreo arbustive di interesse faunistico con lo scopo di dimostrarsi un'attrattiva per far sì che gli animali siano "invitati" ad attraversare il passaggio faunistico.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

1.1.1 Componente "Ambiente idrico"

Pianificazione inerente la matrice "acque"

Il Proponente nel QrA dei SIA di entrambi i lotti (Lotto 2 tratta B, Lotto 3 tratta F) elenca i principali riferimenti normativi europei, nazionali e regionali relativi alle acque superficiali.

Per quanto riguarda l'analisi dello stato qualitativo dei corpi idrici, il Proponente prende in considerazione per i corsi d'acqua principali, i dati del sistema di monitoraggio di Arpa Veneto, la cui rete implementata nel 2000 è stata ridefinita nel 2010 a seguito dell'entrata in vigore del DM 260/10, decreto attuativo del D.Lgs. 152/06.

Lotto 2 tratta B

Il Proponente descrive il sistema idrografico appartenente all'area in cui è inserito il "Lotto 2, tratta B", compreso tra il corso del Torrente Astico a ovest e quello del Brenta ad est. In tale territorio, ricadente all'interno del Bacino del Brenta - Bacchiglione, è presente una fitta rete di torrenti e rogge caratterizzati da un regime di deflusso dipendente in buona parte dall'andamento delle piogge o dalla regolarizzazione antropica e la cui gestione è affidata al Consorzio di Bonifica Brenta (tranne per i torrenti Chiavon e Laverda controllati dal Genio Civile). Il Proponente riporta nel SIA i dati 2012 del monitoraggio del torrente Astico per la stazione n. 46, evidenziando come l'indicatore SACA risulta in classe "buono".

Inoltre, nell'ambito delle analisi chimiche svolte per i corsi d'acqua minori nelle numerose stazioni implementate ai fini del "monitoraggio ante operam" (anni 2011-2012), il Proponente evidenzia che i risultati analitici presi per le stazioni "Roggia Seriosa", "Torrente Chiavon", "Torrente Riale a Breganze", "Torrente Laverda" e "Torrente Ghebo a Mason Vicentino"; mostrano come tutte le sostanze chimiche rientrano all'interno dei limiti di legge. Pertanto, dai risultati di entrambi i monitoraggi, il Proponente non riscontra particolari criticità.

Lotto 3 tratta F

Il Proponente descrive il sistema idrografico appartenente all'area in cui è inserito il "Lotto 3, tratta F, che è caratterizzato da un numero relativamente limitato di corsi d'acqua naturali (a causa della notevole permeabilità dei terreni caratterizzati normalmente da rapide infiltrazioni delle acque meteoriche nel sottosuolo) e da numerosi corsi d'acqua artificiali con funzione mista di drenaggio in caso di pioggia e utilizzo agricolo durante i periodi siccitosi.

L'ambito di studio ricade all'interno del Bacino del Brenta - Bacchiglione e la gestione del sistema idraulico è affidata al Consorzio di Bonifica Piave.

Il Proponente riporta nel SIA i dati 2012 del monitoraggio del Torrente Muson dei Sassi per le stazioni n. 53 e n. 454, che evidenziano come l'indicatore SACA risulta in classe "buono".

Inoltre, per la Roggia Boschier, il Proponente sottolinea come i risultati analitici delle analisi chimiche eseguite per il monitoraggio ante operam dimostrano che tutte le sostanze chimiche presenti rientrano nei termini di legge. Pertanto, anche per questo lotto, dai risultati di entrambi i monitoraggi, il Proponente non riscontra particolari criticità.

Interferenze - Analisi impatti in fase di cantiere ed in fase di esercizio

Lotto 2 tratta B

Nella Sintesi non tecnica il Proponente illustra le principali variazioni del progetto definitivo inerenti:

- lo spostamento del Ponte sul Chiavon dal km 31+613 al km 32+346,78.
Da un punto di vista idraulico tale spostamento ha portato alla costruzione di un nuovo alveo del Torrente Chiavon (adeguatamente dimensionato per sopportare la piena con Tr 200 anni), che si snoda per circa 800 m parallelamente all'asse della SPV per poi andarsi a raccordare con l'alveo esistente alla progr. Km 33+450 circa. Il Proponente prevede anche l'introduzione di una pista ciclabile sull'argine posto in sinistra idrografica che sottopassa la superstrada mediante il sottovia ciclopedonale posto alla progr. 32+389,79.
- l'allungamento dell'impalcato del ponte sul Laverda.
Tale allungamento ha reso necessario la riprofilatura dell'alveo del Torrente Laverda in corrispondenza dell'attraversamento, per impedire la tracimazione del torrente stesso in riferimento ad una portata di piena duecentennale.
- l'introduzione di alcune viabilità di collegamento, la rivalutazione di viabilità esistente e la costruzione di diversi tratti di piste ciclabili.
Nel QRA, il Proponente prevede:
 - un area di cantiere al km 36+700 adiacente al Torrente Ponterone, allo scolo delle Fosse e a corpi idrici minori con portate effimere e/o intermittenti, legate agli eventi meteorici e alla regolazione del consorzio di bonifica;
 - di eseguire le lavorazioni nei periodi in cui i corsi d'acqua sono privi di portata fluente;
 - per quanto riguarda la progettazione dell'idraulica di piattaforma, per tutte le strutture, una soluzione di raccolta, trattamento e allontanamento delle acque meteoriche di tipo separato lungo tutto il tracciato dividendole in acque di prima pioggia e seconda pioggia.

In particolare, il trattamento delle acque di prima pioggia dell'asse principale sarà affidato a 13 impianti di trattamento in continuo e 2 di tipo chiuso (posti all'interno delle piazzole di sosta) più altri 5 sempre di tipo chiuso, di cui due collocati nei pressi dei caselli di esazione (casello Breganze e casello Mason Pianezze), uno nell'area di manutenzione e due nelle aree di servizio (Area di servizio Nord ed Area di servizio Sud). Per queste ultime aree di servizio, il Proponente prevede il collegamento al collettore fognario esistente (DN 600) in prossimità del sottovia di via Verdi (prog. 35+501). Per quanto riguarda, invece, in generale, il recapito finale delle acque meteoriche, il Proponente prevede sia lo scarico in corpo idrico superficiale che in sistemi disperdenti (Relazione Idraulica, cap. 5) a seconda delle caratteristiche del terreno e della profondità della falda.

Infine, si evidenzia come, per tutti i tratti in cui la morfologia non permetta il deflusso a gravità (ad esempio per i 5 sottovia previsti), il Proponente predisponga delle stazioni di sollevamento.

Nella realizzazione dell'infrastrutture del "Lotto 2 tratta B" verranno intercettati oltre 60 corsi d'acqua di diversa tipologia e che le stazioni significative ai fini del monitoraggio (monte + valle) sono state 128.

Lotto 3 tratta F

Il tracciato della tratta si sviluppa tra le progr. Km 54+755,15 e km 55+494,91 e comprende uno svincolo a trombetta (svincolo di Riese), un casello (casello di Riese), l'adeguamento della Strada Provinciale 20 via San Zenone e la realizzazione di opere minori di continuità idraulica e sistemazione dei canali irrigui (interventi eseguiti in virtù del fatto che l'intervento si colloca su ambiti attualmente destinati ad uso agricolo).

Il Proponente non prevede aree di cantiere a supporto delle lavorazioni e, pertanto, gli unici impatti possibili sono legati al tratto operativo che intercetta il Torrente Viazza al km 54+755 e la Roggia Boschier al km 55+360.

Integrazioni volontarie Febbraio 2013

Il Proponente ha svolto una verifica idraulica del ponte sul Torrente Chiavon esclusivamente per la viabilità principale, anche se si prevede la realizzazione di un altro ponte affiancato a quest'ultimo le cui caratteristiche sono le stesse (in c.a.p. a campata unica, lunghezza di circa 29 metri) con un'unica differenza sulla larghezza (il primo largo 29,50 e il secondo 9,00 metri). Il Proponente stima la massima piena di progetto e il tempo di ritorno ad essa associato (seguendo anche le prescrizioni CIPE). I risultati delle simulazioni effettuate, permettono di fare affermare al Proponente che *"interventi progettuali previsti non peggiorano dal punto di vista idraulico la situazione attuale, portando al rispetto del franco idraulico minimo di sicurezza di 1 m tra il pelo libero e la quota minima dell'intradosso dell'impalcato al passaggio della piena con tempo di ritorno di 100 e 200 anni"*. Inoltre, *"il rispetto del franco idraulico minimo di sicurezza di 1 m tra il pelo libero e la quota minima dell'intradosso dell'impalcato (97.05 m s.l.m.) al passaggio della piena con tempo di ritorno di 100 e 200 anni si ha anche per il ponte ciclabile"*.

1.1.2 Componente "Suolo e sottosuolo"

Lotto 2 tratta B

Geologia

Il contesto geologico all'interno del quale si localizza la tratta è caratterizzato da terreni a granulometria ghiaioso-sabbiosa, depositi dai processi sedimentari alluvionali, che occupano l'alveo attivo dei fiumi e dei torrenti, o che formano aree stabilizzate e terrazzate, in prossimità degli alvei attivi. Sono riferiti a questa classe i depositi stabilizzati della Val d'Agno, che a SO, nell'area di Lonigo e S. Bonifacio, sono confinati dai più antichi depositi di conoide dell'Adige. La loro granulometria e l'organizzazione degli strati, sono estremamente variabili proprio in funzione dell'elevata dinamica dei processi .

La composizione petrografica delle ghiaie e delle sabbie è variabile, dipendendo dalla tipologia di rocce presenti nel bacino di erosione dei diversi corsi d'acqua. In ogni caso, nell'area d'interesse, la composizione petrografica in questi depositi è dominata da calcari e dolomie, a cui si associano minori quantità di arenarie, vulcaniti basiche, quarziti e metamorfiti.

L'alterazione superficiale di questi depositi è molto limitata, sia a causa delle litologie dominanti, relativamente poco aggredibili dai processi pedogenetici, che per il breve periodo di esposizione che questi depositi hanno subito.

Al di fuori delle aree occupate dagli alvei attivi e dei loro terrazzi recenti, la gran parte dell'area è occupata dai depositi alluvionali, fluvio-glaciali e fluviali, delle conoidi deposte dai corsi d'acqua negli ultimi 20.000 anni, ovvero durante le fasi di deglaciazione seguite all'ultimo massimo glaciale.

Anche in questo caso le granulometrie dominanti sono ghiaioso sabbiose e l'organizzazione dei depositi è scarsa, limitata sostanzialmente a lenti sabbiose immerse in ghiaie a matrice sabbiosa,

Il sistema tra Breganze e Marostica è caratterizzato da un settore di alta pianura, che si estende dal margine dei rilievi fino alla linea delle risorgive (limite settentrionale dei fontanili).

L'alta pianura è costituita dalle conoidi coalescenti depositate dai corsi d'acqua provenienti dalle Prealpi, si trova a quote comprese tra i 120 m e i 50 m s.l.m. ed è moderatamente inclinata verso SE con un gradiente di circa l' 1,5%.

L'alta pianura lambisce il margine meridionale dei rilievi collinari vicentini e trevigiani, che presentano elevazioni mediamente intorno ai 200 m s.l.m., con una punta di 496 m s.l.m. (Monte Collalto, a Nord di Maser). I loro versanti meridionali sono da ripidi (area di Marostica) a mediamente inclinati (area di Asolo - Maser), fino a debolmente inclinati (Montello).

Idrogeologia

Nella fascia d'alta pianura interessata dal tracciato, la superficie piezometrica si trova generalmente a diverse decine di metri dal piano campagna, con oscillazioni stagionali dell'ordine della decina di metri. Localmente, la superficie freatica affiora al fondo delle profonde aree di cava (per ghiaie e sabbie) che costellano queste aree della pianura veneta.

Nello specifico della tratta in oggetto, la soggiacenza del livello medio della falda è di circa 15-20m; ciò comporta che in condizioni di massima ricarica, con particolare riferimento alle tratte comprese tra le progressive chilometriche 33+000 e 34+500, si possano registrare soggiacenze dell'ordine metrico.

La falda freatica viene captata da numerosissimi pozzi, sia pubblici sia privati, per utilizzo idropotabile, industriale ed agricolo. La produttività dei singoli pozzi, oltre che dalle loro caratteristiche costruttive e dalla lunghezza dei tratti filtranti, dipende anche dalle locali condizioni di trasmissività dell'acquifero che, è naturalmente influenzata dalla granulometria dei materiali e dal loro grado di selezione, importante soprattutto in quanto influenza la porosità efficace, responsabile diretta della permeabilità di un corpo acquifero.

Le caratteristiche geologiche dell'acquifero descritto, unite alla scarsa capacità filtrante dei suoli presenti al tetto delle unità alluvionali, determina un'elevata vulnerabilità della falda freatica rispetto alle potenziali infiltrazioni di sostanze inquinanti dalla superficie. In alcune tratte della fascia interessata dal tracciato questa vulnerabilità è parzialmente compensata dall'elevata soggiacenza della superficie freatica: tuttavia, le caratteristiche granulometriche e petrografiche del substrato insaturo non garantiscono l'adsorbimento e la filtrazione degli inquinanti, in particolare quelli inorganici. La tratta in oggetto si estende, all'interno di aree di pianura composte dai depositi alluvionali del Torrente Chiavon, del Torrente Laverda e del Fiume Brenta.

L'idrogeologia delle aree di pianura è caratterizzata dalla presenza di una serie di conoidi, deposti in corrispondenza dello sbocco dei corsi d'acqua principali; si tratta di depositi di natura ghiaiosa, stratigraficamente sovrapposti ed intersecati fra loro.

Lungo il tracciato della tratta in esame il proponente, allo scopo di definire con precisione le caratteristiche dei litotipi della porzione insatura dell'acquifero principale, ha eseguito indagini idrogeologiche e geonostiche.

Le stratigrafie, anche facendo riferimento a quelle delle tratte limitrofe, riportano la presenza nella maggioranza dei casi di bancate decametriche di ghiaie eterometriche in matrice limoso-sabbiosa; nella maggior parte delle indagini considerate per la tratta in oggetto tuttavia sono stati identificati terreni a granulometria più fine, prevalentemente limoso-argillosa, in posizione superficiale.

Questi livelli sono generalmente correlabili unicamente tra sondaggi adiacenti e indicano una loro limitata continuità laterale; il loro spessore risulta alquanto variabile, con valori superiori ai 2 m fino ad un massimo di 15 m. Pertanto essi non danno luogo a separazioni dell'acquifero principale, ma solo a locali effetti di protezione della falda freatica sottostante.

La falda freatica mostra un deflusso uniforme in direzione NO-SE con livelli piezometrici lungo il tracciato compresi tra 30+90 m s.l.m. e gradienti compresi tra 0.1 e 1%.

Ad ovest, tra i comuni di Malo e di Thiene, e ad est, tra quelli di Rossano Veneto e Montebelluna, si nota la presenza di una netta riduzione nel gradiente della piezometria che raggiunge valori quasi nulli, condizione che può essere dovuta alla presenza di una zona a permeabilità molto elevata dell'acquifero.

Geotecnica

Sulla base dell'elaborazione dei risultati delle indagini effettuate, e facendo riferimento anche a quelle eseguite per i lotti limitrofi appartenenti al medesimo progetto, sono stati definiti i valori che definiscono gli intervalli di variazione dei parametri nelle seguenti unità geotecniche :

R: Riporti antropici e terreni vegetali

AL1: Depositi alluvionali ghiaiosi limosi

AL2: Depositi alluvionali limosi argillosi

AL3: Depositi alluvionali ghiaiosi sabbiosi

Per la caratterizzazione fisico-meccanica delle unità sopra descritte sono state effettuate le seguenti indagini geognostiche e geofisiche :

1. sondaggi per complessivi 20 m; prove SPT in foro. (viadotti)
2. prove del tipo SPT, prove penetrometriche dinamiche, prove di carico su piastra, prove di permeabilità in foro, (caratterizzazione fisico-meccanica dei terreni)
3. prove di tipo MASW determinazione della velocità delle onde di taglio e determinazione del parametro Vs30. (caratterizzazione sismica)
4. sondaggio meccanico a carotaggio continuo, di lunghezza pari a 15 m di perforazione; n.5 prove SPT in foro. (gallerie artificiali)
5. sondaggi meccanici a carotaggio continuo, (30 m), n.10 prove SPT in foro; n.1 prove penetrometriche dinamiche, n.2 prove di permeabilità in foro (corpo stradale).

Sismica

Per la caratterizzazione sismica il Proponente ha realizzato, soltanto nel lotto 2 tratta A, 20 indagini di tipo MASW per determinare la velocità delle onde di taglio e del parametro sismico caratteristico Vs30.

Dai risultati di tali studi è stata individuata la risposta sismica nei confronti delle opere d'arte, in riferimento alle formazioni geologiche superficiali e conseguentemente la corrispondenza tra le unità geotecniche riconosciute e le categorie di sottosuolo ai sensi delle NTC 2008.

Il Proponente ha previsto, nella fase di realizzazione delle opere d'arte (ponti, viadotti) come strategia di protezione sismica, la posa in opera di isolatori elastomerici dimensionati in base all'analisi modale a spettro di risposta congruente con le prescrizioni del Testo Unico.

Lotto 3 tratta F

Geologia

L'area esaminata attraversa la parte orientale dei Monti Lessini: questi rappresentano il settore più avanzato dell'intero margine meridionale alpino. I monti Lessini, e più in particolare l'area del

tracciato dell'opera in progetto, riacquistano la propria originalità geologica e strutturale nel corso dell'Eocene e Oligocene, 55 Ma – 24Ma in seguito alla creazione di una depressione attualmente corrispondente alle aree delle valli dell'Alpone e del Chiampo.

In tali zone sono presenti prodotti di un intenso vulcanismo basico che perdura per tutto l'Eocene e parte dell'Oligocene. Questi depositi vulcanici sono intercalati a depositi carbonatici molto fossiliferi, e a livelli di ligniti, che hanno fornito faune fossili molto conosciute come quelle di Bolca e quelle di Monteviale.

Durante l'Oligocene, nel settore orientale dei Lessini si imposta un ambiente di posizione tranquillo, con una piattaforma corallina che delimita un'area di laguna interna a sedimentazione protetta, turbata solo dalle colate di basalti e dai prodotti esplosivi del vulcanesimo, sia sottomarino che subaereo che si estendono fino a raggiungere il settore di Marostica.

All'inizio del Miocene (24 Ma) si assiste ad una nuova trasgressione marina, che porta alla sedimentazione di arenarie e calcari seguiti da depositi marnosi .

Nel Quaternario (1,6 Ma– Attuale), in quest'area, si ritrovano sedimenti alluvionali prevalentemente ghiaioso - sabbiosi, depositi dai corsi d'acqua che scendono dalle valli prealpine e che trasportano i prodotti dell'erosione sia quelle delle rocce del substrato che delle morene quaternarie.

La granulometria e la composizione petrografica dei depositi alluvionali dipendono fortemente dall'energia del corso d'acqua, da come questa evolve nel corso del tempo, e dalle caratteristiche del bacino di erosione: rocce dure, a parità di distanza di trasporto, forniscono prevalentemente clasti ghiaiosi, mentre rocce più tenere danno origine a sabbie e limi.

Questi materiali sono poi sedimentati dal corso d'acqua in situazioni distinte: lungo l'alveo, dove l'energia della corrente è maggiore, i materiali più grossolani e in aree più riparate quelli più fini. Tuttavia, il generale divagare dei corsi d'acqua e il continuo susseguirsi di fasi, anche locali, di erosione e di sedimentazione, tipiche dell'ambiente alluvionale, rende difficile identificare unità stratigrafiche di dettaglio nell'ambito di questi depositi.

Il Lotto 3 Tratta F dell'asse viario in progetto si sviluppa sulla pianura alluvionale antistante al margine meridionale del Dominio Subalpino.

Nella fattispecie, l'area in oggetto è compresa in un settore di pianura caratterizzato dalla presenza dei depositi del Torrente Muson ad Ovest della paleo conoide del Piave che si sviluppò a Sud Ovest del Montello.

Geomorfologia

Dal punto di vista geomorfologico il tracciato si sviluppa in un territorio compreso tra il comune di San Zenone degli Ezzelini e quello di Montebelluna (settore di alta pianura) che si estende dal margine dei rilievi (e dallo sbocco delle valli prealpine) fino alla linea delle risorgive (limite settentrionale dei fontanili). L'alta pianura è costituita da conoidi coalescenti depositate dai corsi d'acqua provenienti dalle Prealpi, si trova a quote comprese tra i 120 m e i 50 m s.l.m. ed è inclinata verso SE con un gradiente di circa l'1,5%.

L'alta pianura lambisce quindi il margine meridionale dei rilievi collinari vicentini e trevigiani, che presentano elevazioni mediamente intorno ai 200 m s.l.m., con una punta di 496 m s.l.m. (Monte Collalto, a Nord di Maser).

I loro versanti meridionali sono da ripidi (area di Marostica) a mediamente inclinati (area di Asolo – Maser), fino a debolmente inclinati (Montello).

Tali colline sono a loro volta poste al piede dei ben più elevati rilievi prealpini che raggiungono quote di circa 1600 m s.l.m. e presentano versanti meridionali molto inclinati.

I corsi d'acqua che percorrono l'alta pianura vicentina e trevigiana sono caratterizzati da alvei debolmente incassati (incisioni dell'ordine dei 2-3 m), delimitati da argini artificiali.

Solo il F. Brenta e il F. Piave, a causa della portata idrica maggiore, presentano un alveo quasi rettilineo e a fondo ghiaioso, mentre i corsi d'acqua minori sono sinuosi e a fondo sabbioso-limoso, a causa del più limitato trasporto solido.

In questo settore i corsi d'acqua presentano una marcata tendenza alla dispersione nel sottosuolo della loro portata idrica, che pertanto diminuisce sensibilmente da Nord verso Sud, determinando una sensibile ricarica della falda idrica sotterranea.

Questo territorio è inoltre interessato da un'intensa attività per l'estrazione di ghiaia e sabbia, con cave anche di grande estensione e, in buona parte, ancora attive tale attività è favorita dalla buona qualità dei materiali presenti nel sottosuolo e dalla profondità relativamente elevata della falda freatica (soggiacenza dell'ordine dei 40-50 m).

Idrogeologia

La tratta in oggetto si estende, all'interno di aree di pianura composte dai depositi alluvionali del Torrente Muson e del paleoalveo del fiume Piave. L'idrogeologia di quest'area di pianura è caratterizzata dalla presenza di conoidi, depositi in corrispondenza dello sbocco dei corsi d'acqua principali; si tratta di depositi di natura ghiaiosa, stratigraficamente sovrapposti ed intersecati fra loro.

Questa situazione geomorfologica ha prodotto la formazione di un grande serbatoio idrico sotterraneo, dotato di elevata permeabilità, che costituisce l'acquifero dell'alta pianura. Al suo interno circola una falda idrica sotterranea di tipo freatico che si estende dai rilievi prealpini alla fascia delle risorgive che separa l'alta dalla bassa pianura veneta.

La porzione di territorio in questione rappresenta l'area di ricarica dell'intero sistema idrogeologico. L'acquifero può essere considerato monostrato ed è alimentato dagli afflussi meteorici, dagli apporti di dispersione sotterranei dei corsi d'acqua e dall'infiltrazione delle acque d'irrigazione.

La falda freatica è in comunicazione diretta (e per questo ad alta vulnerabilità) con la superficie del suolo; infatti non esistono livelli a bassa permeabilità dotati di continuità laterale che isolino idraulicamente le falde idriche sotterranee, ma solo livelli a bassa permeabilità diffusi ma discontinui, caratterizzati da una continuità laterale ridotta.

Tutta la pianura posta a nord della fascia delle risorgive, zona all'interno della quale si sviluppa il tracciato in oggetto, rappresenta un'area di grandissima importanza in quanto è sede di una serie di fenomeni naturali e artificiali che condizionano la conservazione e il rinnovamento della risorsa idrica sotterranea.

La falda freatica mostra un deflusso uniforme in direzione NO-SE con livelli piezometrici lungo il tracciato compresi tra 30÷90 m s.l.m. e gradienti compresi tra 0.1 e 1%. Si osserva inoltre che la piezometria in corrispondenza del Fiume Brenta, all'altezza del tracciato della Pedemontana, mostra una direzione di flusso divergente rispetto alla direzione di flusso del corso d'acqua, ad indicare cospicui fenomeni di dispersione delle acque fluviali che vanno a ricaricare la falda freatica. L'alimentazione della falda idrica sotterranea di questo settore di pianura è determinata dalle dispersioni in subalveo e dalle acque d'infiltrazione provenienti dalle zone apicali delle conoidi alluvionali.

Nella tratta in esame la soggiacenza rispetto alla quota reale del terreno è di 35m in condizioni ordinarie. Il Proponente precisa che, in base ai dati raccolti nel mese di agosto 2008, la superficie piezometrica si attesta, in termini di livello massimo, a quote comprese tra 45 e 50 m sul livello del mare, con soggiacenza superiore a 25m e quindi essa non interferisce con gli scavi.

Il bacino interessato è caratterizzato da un potente acquifero freatico monostrato formato dalle alluvioni fluviali e fluvioglaciali ghiaiose che poggiano su un substrato roccioso affiorante in prossimità dei rilievi prealpini. Lo spessore delle alluvioni ghiaioso-sabbiose varia localmente, ma comunque è spesso maggiore di 150m.

I caratteri idrodinamici dell'acquifero indifferenziato dell'alta pianura evidenziano una sostanziale uniformità legata all'alta permeabilità dei depositi ghiaiosi che formano la zona satura e anche la zona non satura del sottosuolo dell'area.

Sismica

La classificazione sismica del territorio italiano (G.U., OPCM 3519/2006) è articolata in quattro classi, classe 1 (massimo livello di sismicità) classe 4 (minimo livello), ed è costruita sia sulla base del catalogo dei terremoti storici che degli studi sismotettonici; con il progredire delle conoscenze, essa viene periodicamente aggiornata.

Tale classificazione si fonda sul concetto della massima accelerazione sismica attesa, ovvero sul terremoto più forte che ci si può attendere in una certa area. La finalità di tale classificazione è essenzialmente di tipo preventivo, ovvero quella di realizzare opere (infrastrutture ed edifici) che siano in grado di resistere ai più forti eventi attesi.

Questa metodologia deve poi essere completata con studi di microzonazione sismica, realizzati a scala comunale, in modo da definire le condizioni geologiche di dettaglio che possono causare locali amplificazioni o attenuazioni delle accelerazioni imposte dall'evento sismico.

Nella classificazione di riferimento, i comuni interessati dalla tratta in oggetto (San Zenone degli Ezzelini e Riese Pio X) sono in classe 2.

Da questa situazione, tenuto conto delle considerazioni espresse in precedenza, si evince come la classificazione sismica del territorio in quest'area sia attualmente guidata in prevalenza dai terremoti avvenuti in epoca storica.

Se il consolidamento degli studi sismotettonici porterà alla conferma dell'importanza, quali sorgenti sismogenetiche potenziali, dei tre segmenti della Linea di Aviano, allora tutti i comuni dell'alta pianura vicentina e trevigiana interessata dal tracciato saranno collocati, ragionevolmente, in classe 2, come già quelli nei dintorni di Asolo.

Dal punto di vista della sismicità storica e dal catalogo dei terremoti storici NT4 1, l'area di interesse appartiene alla zona sismica 7 (Lessini) e 6 (Prealpi trevigiane e bellunesi). Dall'analisi dei dati, risulta che per i Lessini i terremoti più forti registrati sono localizzati nel settore veronese. Terremoti più vicini all'area di interesse sono quelli localizzati a: Tregnago; Schio Recoaro; Crespadoro, Posina, Val d'Astico, Pasubio.

Per quanto riguarda invece l'area delle Prealpi trevigiane e bellunesi, l'evento principale, con repliche minori, è costituito dal terremoto di Asolo

Nell'area sono state identificate tre famiglie di strutture potenzialmente in grado di produrre terremoti.

1) La prima è costituita da un fascio di faglie ad andamento NO-SE che interessa il settore dei Lessini orientali a comportamento prevalentemente trascorrente. In base allo studio della localizzazione e dei meccanismi focali di piccoli eventi sismici ($M < 5$) registrati strumentalmente nell'area del Lessini nel corso degli ultimi 20 anni, la terminazione Nord occidentale di queste strutture, viene identificata come un insieme di sorgenti potenziali di eventi sismici. A questo insieme di sorgenti si possono verosimilmente associare gli eventi storici localizzati nell'area Lessinea, tutti di $M < 5$.

2) La seconda riguarda Linea di Aviano. Sulla base di valutazioni geomorfologiche e geologico-strutturali, questa struttura viene ritenuta una sorgente sismogenetica in grado di produrre eventi sismici importanti ($M > 6$). In particolare, il segmento centrale è ritenuto responsabile dei terremoti storici avvenuti nell'area di Asolo, mentre quello più occidentale è correlato con l'importante evento del 1117, genericamente localizzato nel veronese, ma di possibile rilocalizzazione più orientale.

3) Il terzo segmento non ha invece evidenziato sismicità storica correlabile e quindi ritenuto, considerando le sue caratteristiche dimensionali e la sua attività geologica, comparabile con gli altri due segmenti ma che non ha ancora "manifestato" la sua energia sismica potenziale.

Va considerato quindi la sorgente potenziale a maggiore pericolosità sismica presente nell'area.

Terre e rocce da scavo

Il Proponente afferma che i materiali provenienti dagli scavi saranno riutilizzati per la realizzazione delle opere in progetto. In particolare il loro utilizzo potrà riguardare la costruzione di rilevati, la realizzazione di sottofondi e pavimentazioni stradali e il confezionamento di calcestruzzi. In linea generale si prevede che i terreni di scavo ottenuti dalle unità alluvionali e fluvio-glaciali siano immediatamente utilizzabili senza alcun trattamento preventivo. In ogni caso tutti i materiali di scavo prima del loro riutilizzo dovranno essere classificati ai sensi dell'art 186 del D. Lgs 152/06 e s.m.i. tramite l'esecuzione di analisi di laboratorio.

1.1.3 Componente "Vegetazione, flora e fauna"

Lotto 2 tratta B

Vegetazione e flora

Il proponente individua nel tratto in esame le seguenti 10 unità vegetazionali:

- Filari e siepi campestri: importanti elementi della rete ecologica locale sono a detta del Proponente tra i ricettori più sensibili e maggiormente impattati dall'infrastruttura stradale;
- Verde urbano: caratterizzato da diversi popolamenti vegetazionali in aree marginali e coltivi abbandonati e specie tipiche di ambienti ruderali;
- Superfici a prato: rappresentati prevalentemente da arrenatereti, prati permanenti a prevalenza di graminacee ad alta taglia, pascoli o prati magri ormai abbandonati;
- Pioppeti e altri impianti da arboricoltura da legno
- Sistemi particellari complessi: appezzamenti ridotti di seminativi affiancati a prati, orti, piccoli vigneti, rivestono un ruolo ecologico non secondario poiché incrementano la diversità dei luoghi e mantengono numerose nicchie ecologiche;

- Arbusteti: formazioni arbustive secondarie e/o di degradazione dei boschi di latifoglie ma anche prati abbandonati in corso di trasformazione;
- Boschi di latifoglie non definiti: localizzati soprattutto lungo i corsi d'acqua o la rete di scolo minore;
- Robineti: formazioni arboree con prevalenza di Robinia con sottobosco sia erbaceo che arbustivo;
- Saliceti e altre formazioni riparie: ubicate in sinistra orografica del torrente Astico
- Castagneti dei substrati magmatici: presenti su alcuni versanti collinari, dove la specie principale è il castagno seguita da carpino bianco, faggio, rovere, orniello, etc.

Il Proponente ha analizzato gli effetti conseguenti la realizzazione dell'opera per entrambe le fasi di cantiere e di esercizio, sia per il tracciato base che per quello definitivo. Per quest'ultimo in fase di cantiere non si prevede l'interferenza con strutture vegetali di elevata significatività, e in fase di esercizio il progetto definitivo comporterà l'allargamento della SP111 e l'introduzione di nuovi archi che interessano spazi aperti agricoli e coinvolgerà numerosi prati e siepi campestri. Rispetto al tracciato base del 2006, il Proponente afferma che *"le differenze più importanti riguardano la trasformazione dei suoli agricoli [...] la creazione di un'area di servizio e il casello di Mason Vicentino che il tracciato base non conteneva e che interesserà superfici a prato e siepi"*.

Per questa componente è previsto il monitoraggio allo scopo di verificare gli effetti della realizzazione dell'opera in progetto sulla vegetazione. Nello specifico il monitoraggio è finalizzato a: caratterizzare eventuali recettori critici in fase *ante-operam*, monitorare l'evoluzione della componente vegetale in corso d'opera e in fase *post-operam*, attuare misure di mitigazione in caso di danni imputabili ai lavori.

Fauna

Il Proponente precisa che per l'analisi di questa componente si è fatto riferimento alle informazioni disponibili (bibliografia esistente, banca dati, etc.) e considerando le caratteristiche del territorio interessato dall'opera in progetto allo scopo di individuare le criticità, valutare i potenziali impatti sulla fauna e proporre gli interventi di mitigazione.

Dal punto di vista ambientale l'area interessata dal Lotto 2B è prevalentemente agricola, con scarsa presenza di insediamenti umani, e caratterizzata da elementi tipici della campagna quali siepi, fasce boscate, prati stabili. In generale l'area possiede ancora discrete potenzialità faunistiche.

Nell'area le criticità esistenti sono rappresentate dalla viabilità presente (nello specifico la SP111 sulla quale sarà realizzato il Lotto 2B) e dai centri abitati. La presenza in fase *ante-operam* della strada SP111 riduce gli impatti che la nuova opera avrebbe causato nel caso in cui fosse stata realizzata in aree prive di infrastrutture viarie preesistenti. Inoltre il potenziale effetto barriera sarà attenuato dalla realizzazione di 7 passaggi faunistici, la cui descrizione è riportata in una tabella specifica.

Per la realizzazione dell'opera in progetto sono previste sulla componente fauna le seguenti interferenze in fase di cantiere:

- perdita o frammentazione di habitat di specie,
- possibile mortalità diretta della fauna,
- disturbo della fauna (acustico e per la presenza dell'uomo),
- potenziale inquinamento.

Sia in riferimento al tracciato base che al progetto definitivo, le lavorazioni rafforzeranno l'effetto barriera dell'esistente viabilità, rappresentando un fattore di disturbo per lo spostamento della fauna.

Durante la fase di cantiere si avrà un'alterazione dei luoghi che saranno però ripristinati al termine dei lavori.

In riferimento alle interferenze in fase di esercizio, il progetto definitivo sfrutterà la SP111 esistente quale asse principale, ma prevede anche la realizzazione di tratti in zone agricole e la realizzazione di un'area di servizio e di un nuovo casello che rinforzeranno l'effetto barriera dell'opera. Pertanto in generale il progetto definitivo rispetto al progetto base comporterà un maggior numero di disturbi sulla componente faunistica. Inoltre il Proponente asserisce che "l'andamento planoaltimetrico del tracciato comporterà una modifica del torrente Chiavon" e per tale diversione saranno adottate tecniche di ingegneria naturalistica.

Per questa componente è previsto il monitoraggio, in relazione alle varie classi di vertebrati: pesci, anfibi, rettili, uccelli e mammiferi. Per ogni classe sono state selezionate delle aree o dei transetti in prossimità del tracciato e/o dei cantieri, comprendenti zone di particolare interesse naturalistico. Il monitoraggio consente di analizzare lo stato attuale della componente faunistica e di controllare gli eventuali impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera.

Interventi di mitigazione

Sono previste opere a verde per la mitigazione sia di tipo ambientale che paesaggistico. Nello specifico in riferimento alla componente vegetazionale e faunistica gli interventi saranno finalizzati alla ricucitura delle interruzioni dei percorsi potenzialmente utilizzati dalla fauna, all'arricchimento della varietà e della densità dei filari arborei, a ricostituire gli habitat d'interesse faunistico e vegetazionale ed alla strutturale ricucitura ecologica.

Per quanto attiene le sistemazioni paesaggistico vegetazionale sono state selezionate specie della flora autoctona, scelte sia in base alle caratteristiche climatiche che del sito specifico d'intervento; in dettaglio le specie adottate appartengono alle formazioni tipiche del Querceto-carpinetum planiziale. Il progetto definitivo prevede una composizione tipologica di opere a verde, per ognuna delle quali sono indicate le specie utilizzate:

- Filare singolo arboreo di I grandezza,
- Filare singolo/doppio arboreo di II grandezza,
- Siepe arbustiva singola,
- Siepe arboreo-arbustiva di II grandezza,
- Siepe di arbusti misti,
- Fascia di arbusti misti,
- Bosco/macchia boscata,
- Prato con alberi,
- Prato stabile,
- Macchie ornamentali,
- Macchie arboreo-arbustive di interesse faunistico,
- Opere di attraversamento faunistico.

All'interno del progetto definitivo e delle successive documentazioni integrative sono state delineate le opere di mitigazione in fase di cantiere, volte a limitare gli impatti sulla flora e la fauna; sono state riportate le specifiche tecniche delle opere a verde: tempistica, lavori preliminari e tecniche di piantagione. Il Proponente specifica che le mitigazioni previste per il tracciato del 2006 assolvevano alla funzione di mascheramento, mentre quelle previste per il progetto definitivo sono state diversificate e affinate ed assolvono a funzioni sia paesaggistiche sia ambientali.

Lotto 3 tratta F

Vegetazione e flora

Dopo aver elencato i principali riferimenti legislativi in materia di tutela della vegetazione ai vari livelli (internazionale, nazionale e regionale), il Proponente passa alla descrizione dello stato attuale della componente, producendo una Carta della Vegetazione che individua le seguenti 7 unità vegetazionali:

- Filari e siepi campestri: dall'insostituibile funzione ecologica, sono a detta del Proponente tra i ricettori più sensibili impattati dall'infrastruttura stradale. Si tratta di formazioni caratterizzate da una componente arborea (Robinia, Acero campestre, Salice bianco, Pioppo nero, etc.), arbustiva (Acero campestre, Sanguinella, Biancospino, etc.) ed una componente erbacea dominata da specie ruderali quali il celidonio, la cinquefoglia comune, etc.). Talvolta, lungo i torrenti si trovano formazioni costituite da due strutture lineari piuttosto sviluppate. Nelle formazioni lineari lungo i fossati compaiono anche specie prettamente igrofile come l'Ontano nero, con un corredo erbaceo significativo di specie legate agli ambienti umidi;
- Verde urbano: caratterizzato da diversi gruppi vegetazionali in aree marginali e coltivi abbandonati e da specie nitrofile (farinaccio, artemisia comune, etc.);
- Superfici a prato: rappresentati prevalentemente da arrenatereti, prati permanenti, dove prevalgono graminacee ad alta taglia, ma dove sono presenti anche graminacee di stature minore e leguminose;
- Pioppeti e altri impianti di arboricoltura da legno: poco diffusi nell'alta pianura veneta rappresenta una destinazione d'uso frequente nei casi di abbandono delle colture agricole tradizionali;
- Sistemi particellari complessi: appezzamenti ridotti di seminativi affiancati a prati, orti, piccoli vigneti, rivestono un ruolo ecologico non secondario poiché incrementano la diversità dei luoghi e mantengono numerose nicchie ecologiche;
- Arbusteti: formazioni arbustive secondarie e/o di degradazione dei boschi di latifoglie ma anche prati abbandonati in corso di trasformazione
- Boschi di latifoglie non definiti: localizzati soprattutto lungo i corsi d'acqua o la rete di scolo minore, con corredo floristico simile a quello trattato per le siepi campestri, se pur con una maggiore complessità strutturale.

I dati utilizzati per la cartografia provengono da Carta di uso del suolo, Carta di Copertura del Suolo della Regione Veneto e da rilievi diretti *ante operam* effettuati per lo Studio del Monitoraggio Ambientale.

Il Proponente passa poi ad analizzare gli effetti conseguenti la realizzazione dell'opera per entrambe le fasi di cantiere e di esercizio, sia per il tracciato base che per quello definitivo. Per quest'ultimo viene individuata come un'unica interferenza l'abbattimento di tratti di siepe campestri a Nord della SPV sia in fase di cantiere che di esercizio. Afferma poi che *"sul lato Sud della SPV la realizzazione del nuovo casello non dovrebbe interferire con una zona prativa che ricade esternamente l'impronta dell'opera"*. Il Proponente conclude infine dichiarando che *"nel complesso i due progetti non comportano significative incidenze sulle unità vegetazionali cartografate. L'eliminazione di un tratto di siepe campestre sarà adeguatamente compensato con le opere di mitigazione previste lungo la viabilità di svincolo e la SVP"*.

Per questa componente è previsto il monitoraggio allo scopo di verificare gli effetti della realizzazione dell'opera in progetto sulla vegetazione. Nello specifico il monitoraggio è finalizzato a: caratterizzare eventuali recettori critici in fase *ante-operam*, monitorare l'evoluzione della componente vegetale in corso d'opera e in fase *post-operam*, attuare misure di mitigazione in caso di danni imputabili ai lavori.

Fauna

Per l'analisi di questa componente si è fatto riferimento alle informazioni disponibili (bibliografia esistente, banca dati, etc.) e sono state analizzate le caratteristiche del territorio interessato dall'opera in progetto allo scopo di individuare le criticità, valutare i potenziali impatti sulla fauna e di proporre gli interventi di mitigazione.

Dal punto di vista ambientale l'area interessata dal Lotto 3F è caratterizzata da elementi tipici della campagna tradizionale quali siepi, fasce boscate, prati stabili. In generale la presenza di ampi spazi agricoli poco antropizzati e del SIC/ZPS IT3240026 "Prati di Godego" (distante circa 1 km dall'intervento), rendono l'area idonea ad ospitare varie specie. Nell'area le criticità esistenti sono modeste e rappresentate dalla viabilità secondaria presente. Il Proponente asserisce che *"il futuro casello, se visto singolarmente, non determinerà particolari disturbi per la fauna. Esso andrà però a rafforzare l'effetto barriera che sarà determinato dalla SPV"*. Sono previsti pertanto dei passaggi faunistici e il più vicino al futuro casello sarà localizzato in corrispondenza dell'attraversamento della roggia Boschier.

Per la realizzazione dell'opera in progetto sono previste sulla componente fauna le seguenti interferenze in fase di cantiere :

- perdita o frammentazione di habitat di specie,
- possibile mortalità diretta della fauna,
- disturbo della fauna (acustico e per la presenza dell'uomo),
- potenziale inquinamento.

Il cantiere si svilupperà direttamente sul sedime dello svincolo, in riferimento al tracciato base, e sul sedime del casello, in riferimento al progetto definitivo.

In riferimento alle interferenze in fase di esercizio, il tracciato non interferirà significativamente con la fauna, né in riferimento al progetto base né a quello definitivo. Entrambi rafforzeranno l'effetto barriera e in particolare il progetto definitivo limiterà gli spostamenti della fauna in direzione est-ovest. In generale il progetto definitivo rispetto al progetto base comporterà un maggior numero di disturbi sulla componente faunistica in quanto sarà coinvolta una zona agricola con minore pressione antropica.

Per questa componente è previsto il monitoraggio, in relazione alle varie classi di vertebrati: pesci, anfibi, rettili, uccelli e mammiferi. Per ogni classe sono state selezionate delle aree o dei transetti in prossimità del tracciato e/o dei cantieri, comprendenti zone di particolare interesse naturalistico. Il monitoraggio consente di analizzare lo stato attuale della componente faunistica e di controllare gli eventuali impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera.

Interventi di mitigazione

Sono previste opere a verde per la mitigazione sia di tipo ambientale che paesaggistico. Nello specifico in riferimento alla componente vegetazionale e faunistica gli interventi saranno finalizzati a: ricucire le interruzioni dei percorsi potenzialmente utilizzati dalla fauna, arricchire la varietà e densità dei filari arborei, ricostituire gli habitat d'interesse faunistico e vegetazionale, assicurare la ricucitura ecologica. Per le sistemazioni a verde saranno selezionate specie della flora autoctona, scelte sia in base alle caratteristiche climatiche che del sito specifico d'intervento. Vengono descritte le seguenti tipologie di opere a verde, per ognuna delle quali sono indicate le specie utilizzate:

- Filare singolo arboreo di II grandezza,
- Siepe arboreo-arbustiva di II grandezza,
- Fascia di arbusti misti,
- Prato con alberi,
- Prato stabile,
- Macchie ornamentali,
- Macchie arboreo-arbustive di interesse faunistico,
- Opere di attraversamento faunistico.

Vengono descritte le mitigazioni in fase di cantiere, volte a limitare gli impatti sulla flora e la fauna. Sono riportate le specifiche tecniche delle opere a verde: tempistica, lavori preliminari e tecniche di piantagione. Il Proponente specifica che il nuovo svincolo si localizza ad una distanza maggiore dalla ZPS "Prai di Castello Golego" ed inoltre le mitigazioni previste per il progetto definitivo sono state diversificate e affinate ed assolvono a funzioni sia estetiche che ambientali.

1.1.4 Componente "Ecosistemi"

Lotto 2 tratta B

Nell'analisi delle interferenze, identificate nella trasformazione, perdita marginale o frammentazione delle componenti ecosistemiche, il Proponente specifica che l'incidenza maggiore è associata alla realizzazione delle opere secondarie e che saranno coinvolti prevalentemente gli agrosistemi erbacei, le aree prative e porzioni di siepi campestri.

Innanzitutto, individua tre categorie di impatti, quali l'effetto barriera, la frammentazione e l'insularizzazione nonché i disturbi associati al rumore, alle fonti luminose ed alle polveri.

Successivamente, evidenzia tre interferenze con il SIC IT3220040 "Bosco di Dueville e risorgenti limitrofe", quando dichiara che "Al km 31+600 viene intersecato il torrente Chiavon il cui alveo verrà spostato e confluito al km 32+345 dove già si trova Roggia Cucca. Lo spostamento dell'alveo del corso idrico creerà minime interferenze in fase di realizzazione dell'opera ma sarà un momento anche per prevedere una rinaturalizzazione spondale in quanto tuttora gli alvei sono cementati e quindi impossibilitati ad ospitare ecosistemi ripariali. Da un punto di vista idraulico inoltre le rogge ed i piccoli torrenti che caratterizzano questi territori risultano spesso a carattere stagionale, compromettendo spesso la presenza di fauna ittica. Una volta eseguiti i lavori di rettifica dell'alveo quindi la continuità idraulica e biologica sarà assicurata creando oltretutto le condizioni favorevoli per il valore biologico del corso idrico." A pagg. 33 il proponente specifica che "i lavori di spostamento dell'alveo del torrente Chiavon avverranno nei periodi caldi in cui è più probabile la presenza dell'acqua. Dapprima sarà scavato e sistemato il nuovo alveo e solo successivamente saranno rotte le sponde per permettere il nuovo flusso idrico. In tal modo non vi saranno interferenze con la fauna ittica". Inoltre "al km 33+512 viene intersecato il torrente Riale, altro ramo del SIC a portata stagionale che rappresenta un corridoio ecologico secondario. Il corso viene attraversato prevedendo uno scatolare idraulico di 6x3 m. Il progetto prevede degli interventi al fine di assicurare la continuità biologica tra nord e sud. Al km 33+715 viene intersecato il torrente Laverda e oltrepassato tramite un ponte di 54 m che, con il rispetto delle sponde, garantirà il rispetto della continuità biologica territoriale terrestre".

Altre interferenze con i corridoi ecologici esistenti li rappresenta in corrispondenza delle aree di servizio "Mason Vicentino sud" e "Mason Vicentino nord" e in corrispondenza del casello di Mason Vicentino. Per quest'ultimo il progetto prevede un'area di cantiere a cavallo del casello di Mason

Vicentino e il Proponente dichiara che *"Il progetto prevede la mitigazione perimetrale del cantiere ed il rispetto della continuità territoriale tramite scatolare idraulico utile al passaggio della fauna"*

Dichiara, infine, che *"Le criticità esistenti sul sistema della rete ecologica sono rappresentate dalla presenza della SP111"* e che *"Attualmente i collegamenti biologici tra nord e sud del territorio sono garantiti solo laddove si ha la presenza di corsi idrici con sponde naturali. Già la presenza di sponde in cemento "non permette alla fauna terrestre il transito in modo sicuro ed agevole"*.

Lotto 3 tratta F

Il proponente specifica che il progetto interessa un'area agricola poco urbanizzata (*"i seminativi a ciclo annuale... ricoprono buona parte della matrice agricola"*), affermando che non si riscontrano elementi di criticità.

Nell'analisi delle interferenze, il Proponente dichiara che *"il futuro Casello, se visto singolarmente, non determinerà particolari disturbi. Esso andrà però a rafforzare l'effetto barriera che sarà determinato dalla presenza della SPV"* e comporterà la *"Perdita o frammentazione di agroecosistemi erbacei"* e *"l'Abbattimento di un tratto di siepe campestre a nord della SPV"*.

Definisce tre categorie di impatti, quali la frammentazione e l'insularizzazione, l'effetto barriera e il disturbo associato al rumore, alle fonti luminose ed alle polveri.

Evidenzia che *"la formazione di una grande area interclusa tra la SPV, via San Zenone e il nuovo casello"* e che *"Allo stato attuale non si segnalano specifiche criticità associate alla rete ecologica. In linea generale la banalizzazione delle aree agricole a favore di un'agricoltura intensiva può peggiorare la connettività biologica e semplificare la biodiversità dei luoghi"*.

Dichiara che *"L'intervento ricade esternamente ad aree della Rete Natura 2000"*. Il più vicino è il sito SIC/ZPS IT3240026 *"Prai di castello di Godego"*, che *"dista quasi 1 km dall'intervento"*, rispetto al quale il progetto definitivo consente l'allontanamento della posizione del casello e *"il ridisegno dei flussi di viabilità che non andranno a gravare su Spineda allontanandoli quindi dalla ZPS"*.

Al riguardo, il Proponente argomenta che *"Sulla base degli accertamenti svolti è emerso che il tracciato non comporta alcuna interferenza agli elementi naturalistici della ZPS IT3240026 - Prai di Castello di Godego, per la distanza cautelativa che si presenta tra il casello e l'area nucleo (circa 900 m) e per la presenza di via San Zenone, via 13 aprile e dell'abitato di Spineda"*. E che *"Per tali valutazioni il progetto definisce non necessaria la procedura di Valutazione di Incidenza secondo le possibilità offerte dalla D.G.R. 3173 del 10 ottobre 2006, allegato A par. 3 ... In particolare, il punto VI della lettera B (interventi all'esterno dei Siti Natura 2000) riporta che possono essere esclusi .. "quei piani, progetti e interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000"*.

Valutazione di incidenza

In conformità alle disposizioni comunitarie, nazionali e regionali in materia di studi di incidenza ambientale, il Proponente ha attivato la procedura di valutazione d'incidenza. Dopo la elencazione dei due siti presenti nell'area vasta, quali il SIC/ZPS IT3260018 *"Grave e zona umida del Brenta"*.. *"posto ad una distanza minima dal lotto 2 tratta B di oltre 2 km"* e il SIC IT3220040 *"Bosco di Dueville e risorgive limitrofe"*, il Proponente procede alla definizione dell'area di interferenza e la identifica nell' *"ambito compreso ad una distanza di 500 m dalle opere proposte"*, argomentando che oltre tale contesto, e in virtù delle relative mitigazioni progettuali, i fenomeni di perturbazione associati alle emissioni acustiche e in atmosfera si attestano su valori non significativi.

Afferma, inoltre, che *“Allo stato attuale non si è a conoscenza di altri interventi previsti nell’area in esame che possano determinare l’insorgere di effetti sinergici e cumulativi a carico del sito IT3220040 “Bosco di Dueville e risorgive limitrofe”.*

Facendo riferimento alla cartografia degli habitat della regione Veneto il Proponente dichiara che *“I corsi d’acqua interferiti dall’infrastruttura di progetto e che costituiscono il sito Natura 2000 IT3220040 Bosco di Dueville e risorgive limitrofe, non sono caratterizzati da ambiti riconducibili agli habitat di interesse comunitario elencati in Allegato I della Direttiva 92/43/CEE “Direttiva Habitat”.*

Citando rilievi faunistici svolti tra marzo e settembre del 2011, il Proponente attesta la presenza di 8 specie di interesse comunitario.

Dopo la identificazione dei fattori di alterazione in fase di cantiere e di esercizio, il Proponente rappresenta le relative potenziali tipologie di incidenza, in conformità alle linee guida prodotte dalla regione Veneto (*“Nuove disposizioni relative all’attuazione della direttiva comunitaria 92/43/CEE e DPR 357/1997. Guida metodologica per la valutazione di incidenza. Procedure e modalità operative.* Allegato A della DGR 3173/2006).

In merito agli impatti, esclude incidenze o li reputa non significativi sulla frammentazione di habitat di specie, sulla perdita e perturbazione di specie di interesse conservazionistico, sulla diminuzione della densità della popolazioni e in rapporto alle relazioni ecosistemiche principali del sito.

Esclude anche la perdita di habitat di specie. In riferimento allo spostamento dell’alveo del torrente Chiavone, ricorda che in esso *“sono segnalate unicamente specie ittiche non di interesse comunitario”* e cita le modalità operative in grado di contenere eventuali incidenze (intervento nel periodo estivo, continuità della rete idrica assicurata dalla preliminare ultimazione del nuovo alveo rispetto della demolizione del manufatto esistente, etc.).

Il Proponente conclude lo studio affermando che *“L’analisi degli effetti su habitat e specie di interesse comunitario ha evidenziato che la realizzazione dell’intervento non determina alterazioni significative a carico degli elementi della rete Natura 2000”* e che *“l’assenza di effetti significativi è associata alle specifiche scelte localizzative, tipologiche e progettuali che sono state adottate nell’ottica della sostenibilità”.*

1.1.5 Componente “Salute pubblica”

Lotto 2 tratta B

Il Proponente esordisce dichiarando che *“non vi sono variazioni significative delle stime relative alla ricaduta degli inquinanti e alla componente rumore rispetto allo scenario programmatico”.* Il Proponente afferma che per la valutazione di impatto sulla salute si è riferito ad un modello di valutazione delle conseguenze sulla salute, sia positive che negative, elaborato nell’università di Bologna a partire da uno strumento consolidato a livello internazionale come quello canadese (Canadian Handbook on Health Impact Assessment, Ministry of Health and Ministry of Public Works and Government Services, Canada 2004, ISBN ISBN 0-662-36503-8).

Gli impatti potenzialmente negativi indicati dal Proponente sono:

- aumento dei rischi di incidenti stradali;
- aumento dell’inquinamento ambientale (aria, suolo, rumore, eccetera) associato ad effetti avversi sulla salute (vuoi per esposizione diretta delle persone che per contaminazione di acqua e alimenti);
- ostacolo all’adozione di misure di trasporto individuale sul breve raggio (fino a 5-10 Km)

- associate ad un aumento dell'attività fisica (bicicletta, spostamenti a piedi);
- problemi di tipo psicosociale collegati alla realizzazione dell'opera (espropri, impatto sulle attività agricole, eccetera).

Gli impatti potenzialmente positivi indicati dal Proponente sono:

- maggiore sicurezza del traffico veicolare con riduzione dei rischi per gli automobilisti e per i pedoni;
- riduzione dell'inquinamento ambientale (aria, suolo, rumore, eccetera) associato ad effetti avversi sulla salute;
- facilitazione dell'adozione di misure di trasporto individuale sul breve raggio (fino a 5-10 Km) associate ad un aumento dell'attività fisica (bicicletta, spostamenti a piedi);
- creazione di posti di lavoro e conseguente aumento del reddito e possibile riduzione delle
- disuguaglianze economiche.

Riguardo alla descrizione dello stato attuale di salute della popolazione, il Proponente riporta di aver esaminato il quadro attuale riferito al Comune di Breganze, interessato dall'opera in oggetto. La valutazione si basa sui dati di mortalità riportati nel rapporto prodotto dal SER (Sistema Epidemiologico della regione Veneto) disponibile per gli anni 2000-2007 relativo ai distretti sanitari (aziende USLL) della regione Veneto e il Proponente dichiara che *"tale livello di dettaglio nel caratterizzare la mortalità della popolazione residente è quello maggiore ad oggi disponibile"*.

Per quanto riguarda la valutazione dell'esposizione della popolazione residente nell'area in esame, il Proponente riporta che per i residenti nelle aree limitrofe alla futura infrastruttura potrebbero vedere un aumento del livello di esposizione ad inquinanti chimici quali benzene ed altri composti organici volatili derivanti dal traffico veicolare quali idrocarburi policiclici aromatici, ossidi di azoto, monossido di carbonio, PM10 e PM 2.5, o ad agenti fisici quali rumore. Il Proponente afferma che *"Gli scenari di esposizione progettuali, con il casello di Breganze in funzione mostrano che il contributo della stessa ai livelli di concentrazione degli inquinanti ipotizzati è minimo e che non vi sono variazioni significative degli inquinanti presi in considerazione rispetto allo scenario programmatico. Se poi valutiamo in termini assoluti (microgrammi per metro cubo di aria) le variazioni in questione ci rendiamo meglio conto dell'esiguità dei valori in gioco (che rientrano ampiamente nei limiti di variabilità dei metodi di misura oggi disponibili e possono essere perciò considerati privi di significato pratico)"*.

Il Proponente prende in considerazione anche la variazione di rischio per la salute connessa alle concentrazioni di inquinanti, convenzionalmente misurata in termini di unit risk (incremento del rischio di sviluppare una determinata patologia per l'incremento di una unità di esposizione a quella sostanza).

Per quanto riguarda il benzene, il Proponente riporta che, in riferimento allo unit risk stimato dalla EPA, le variazioni delle concentrazioni si situano *"in un range che comporterebbe un incremento di rischio trascurabile"*.

Per quanto riguarda gli effetti cronici del PM2.5 il Proponente riporta che, in riferimento alle stime dell'OMS *"Assumendo come valida questa stima e considerando che non sono state riscontrate variazioni nei livelli di particolato rispetto allo scenario programmatico, l'aumento di effetti cronici dovuti all'esposizione al particolato si può considerare trascurabile"*.

Il Proponente dichiara che *"Gli scenari di esposizione progettuali, con l'infrastruttura in funzione mostrano che il contributo della stessa ai livelli di concentrazione di inquinanti ipotizzati è trascurabile e che tali livelli sono inferiori ai limiti di legge vigenti in Italia. In sostanza, le variazioni di concentrazione di inquinanti aerodispersi a seguito della entrata in esercizio"*

dell'infrastruttura, non sembrano poter indurre alcuna variazione significativa (o effettivamente misurabile) dello stato di salute di chi vivrà nei pressi della stessa. Lo stesso sembra potersi dire per quanto riguarda l'esposizione a rumore, i cui valori previsti, a seguito delle specifiche misure di contenimento progettate, rientreranno tutti nei livelli ammessi dalle norme attuali. Relativamente all'incidentalità, non appaiono particolari criticità rispetto allo scenario di riferimento”.

Il Proponente riporta quindi a seguire una panoramica generale dei possibili impatti derivanti dalle infrastrutture di trasporto sui sistemi agricoli attraversati, ricavati da alcuni studi condotti sull'argomento, e sulla base di tali dati bibliografici conclude che *“In sostanza, sulla base delle valutazioni condotte sullo scenario di progetto a seguito della entrata in esercizio dell'infrastruttura, non si attende alcun impatto (effettivamente misurabile) sui sistemi agricoli nei pressi della stessa”*.

Il Proponente riporta un breve paragrafo di raccomandazioni, in cui suggerisce che al fine di valutare l'impatto dell'infrastruttura in oggetto sulla salute della popolazione interessata dalle modifiche progettuali sull'infrastruttura del Casello di Riese Pio X *“si potrebbe predisporre un monitoraggio post operam di parametri di qualità dell'aria (misurazioni dirette) e dei metalli pesanti che rappresentano le maggiori criticità legate alla realizzazione di infrastrutture stradali. Questa tipologia di analisi appare tuttavia sproporzionata rispetto all'intervento previsto in quanto, come evidenziato in precedenza, le modifiche proposte non comportano una variazione significativa delle emissioni”*.

Il Proponente afferma che *“La valutazione del progetto della Superstrada a Pedaggio Pedemontana Veneta con riferimento al Lotto 2B e all'infrastruttura del casello di Riese Pio X, pur non basandosi su una sintesi quantitativa degli effetti sulla salute della popolazione, permette di concludere che la realizzazione delle modifiche in oggetto non destino preoccupazioni riguardo ai possibili impatti sulla salute della popolazione residente nell'area posta nelle vicinanze dell'opera in esame. Inoltre è possibile ipotizzare che l'infrastruttura determini un beneficio socioeconomico per la popolazione ivi residente in termini di miglioramento nel territorio delle comunicazioni, delle attività lavorative e del commercio”*.

1.1.6 Componente “Rumore e vibrazioni”

Rumore

Per entrambe le tratte il Proponente, dopo aver menzionato il quadro di riferimento normativo vigente in materia di inquinamento acustico, illustra la metodologia di Studio dell'Impatto Ambientale adottata per la valutazione della rumorosità Ante-Operam e per quella di esercizio attraverso il modello acustico tridimensionale denominato Soundplan. Il Proponente ha individuato e censito i ricettori presenti nel corridoio di studio per un'ampiezza pari a 250 metri per lato, estendendo detto corridoio a 500 metri per lato per i ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura e di riposo).

Oltre al censimento dei ricettori il Proponente ha effettuato una raccolta delle zonizzazioni acustiche comunali.

Il Proponente dichiara che i rilievi fonometrici sono stati effettuati da marzo ad aprile 2012 e riporta in allegato:

- i certificati dei tecnici competenti in acustica ambientale;
- i certificati di taratura della strumentazione utilizzata;
- i report dei rilievi fonometrici.

P
2

Il Proponente, per l'effettuazione della simulazione ha utilizzato lo standard di calcolo "NMPB-Routieres - 96", e dichiara che: *"Il metodo di calcolo francese NMPB - Routes - 96 per la modellizzazione del rumore da traffico stradale (Bruit des infrastructures Routieres. Methode de calcul incluant les effets meteorologiques) describe una dettagliata procedura per calcolare i livelli sonori causati dal traffico stradale (includendo gli effetti meteorologici, rilevanti dai 250 metri circa in poi)"*.

Successivamente ai risultati della modellazione Ante-Operam, il Proponente affronta la valutazione dell'impatto acustico in fase di cantiere verificando se le sorgenti generano livelli sonori compatibili con i limiti assoluti di immissione, emissione e differenziali, previsti dalle zonizzazioni acustiche comunali.

In tale fase il Proponente, oltre alla fase di cantierizzazione di avanzamento lavori che corrispondono all'area del tratto di strada in costruzione, ha previsto la realizzazione di n. 3 distinte tipologie di aree di cantierizzazione,:

1. Area logistica (campo base): svolge funzione di coordinamento e controllo, direzione lavori, ristoro e ricovero maestranze;
2. Area operativa: si tratta di aree di deposito materiali, frantumazione degli inerti e confezionamento del calcestruzzo;
3. Aree tecniche: si tratta di aree di servizio funzionali alla realizzazione delle diverse opere d'arte previste nel progetto. Non si configurano come aree di cantiere dotate di strutture ed impianti fissi, ma avranno funzione di deposito materiali e mezzi operativi impiegati lungo il tracciato.

Il Proponente dichiara che: *"La valutazione passa attraverso la simulazione delle sorgenti connesse al cantiere (sia fisse sia mobili) in un modello geometrico che permette di prevedere i livelli ai ricettori; tali livelli vengono quindi confrontati con i limiti associati al ricettore"*.

Per il Lotto 2B, tra i cantieri fissi, il Proponente ha preso in considerazione un cantiere tipo principale - area 2.1CP - Km 36+700 (secondo il Proponente fuori dalla tratta di studio) ed ha stimato il rumore in fase di cantierizzazione descrivendo le principali attività rumorose:

- impianto di frantumazione;
- impianto produzione cls, (pala gommata, vibratore tramoggia, scarico inerti, scarico cemento, lavaggio betoniere, carico betoniere);
- officina manutenzione (compressore, sabbiatrice, avvitatori pneumatici);
- cabina elettrica di trasformazione.
- trasporto dei materiali tramite mezzi pesanti.

Per ciascuna delle attività il Proponente ha ipotizzato la potenza sonora, da utilizzare per la modellazione, delle macchine utilizzate all'interno del cantiere facendo riferimento al D.Lgs. n° 262 del 04/09/2002, Attuazione della direttiva 2000/14/CE concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto.

Il Proponente dichiarando che il valore di Leq, riscontrato, è conforme ai limiti diurni della Classe III della Zonizzazione Acustica, sottolinea che, nei casi in cui vi siano ricettori posti a distanze inferiori a 130 metri, o vi sia la presenza di ricettori ad una distanza superiore ai 130 metri, ma appartenenti ad una classe inferiore alla III, saranno previsti degli interventi di mitigazione a protezione degli stessi e chiederà autorizzazione in deroga al comune per il superamento dei limiti.

Per il Lotto 3F, nella valutazione dell'impatto acustico in fase di cantiere il Proponente dichiara che: *"...è stata valutata esclusivamente la fase di avanzamento lavori, in quanto in tale tratta non sono previsti aree di cantiere fisse."*

Per quanto riguarda la fase di avanzamento lavori il Proponente sottolinea che i mezzi maggiormente impattanti sono quelli impiegati per la realizzazione di opere d'arte all'aperto (trincee artificiali, ponti e viadotti).

In via cautelativa, il Proponente ha effettuato la valutazione analizzando l'impatto delle due lavorazioni ritenute, dallo stesso, più rappresentative e rumorose analizzando l'impatto prodotto dal fronte di avanzamento di scavo nel caso di:

- Trincee artificiali (in particolare nella fase di realizzazione dei diaframmi);
- Trincee naturali (in particolare nella fase di scavo).

Il Proponente, verificato che a 30 metri dal bordo stradale o dal margine esterno della scarpata il rumore prodotto dal fronte di avanzamento del cantiere di atterza intorno ai 70 dB(A), dichiara: "Nel caso siano quindi presenti ricettori all'interno della fascia dei 250m dall'asse stradale in classe I, II, III o IV risulterà necessario adottare le misure di mitigazione acustica indicate precedentemente (interventi preliminari, attivi e passivi) e richiedere l'autorizzazione in deroga ai Comuni interessati."

Gli interventi di mitigazione proposti, e descritti, dal Proponente sono:

- Preliminari: tutti gli interventi di dislocazione, organizzazione e pianificazione del cantiere che per la loro stessa natura contribuiscono a tenere minimi i livelli di emissione di rumore;
- Attivi: tutte le procedure operative che comportano una riduzione delle emissioni rispetto ai valori standard che si avrebbero in condizioni "normali";
- Passivi: gli interventi sulla propagazione nell'ambiente esterno con lo scopo di ridurre l'immissione sui ricettori sensibili, da adottare se gli interventi preliminari e quelli attivi non risultano sufficienti al fine del rispetto dei limiti di legge.

La valutazione del clima acustico relativo allo Stato di progetto è stata, secondo il Proponente, effettuata nelle condizioni più critiche e la metodologia adottata consiste *"..nella realizzazione del modello acustico tridimensionale costituito dal modello digitale del terreno aggiornato attraverso l'inserimento delle linee di livello delle strade di progetto e dalle sorgenti sonore aggiornate in base alle infrastrutture aggiunte e alle modifiche che intervengono sui volumi di traffico della viabilità esistente a seguito della realizzazione delle nuove infrastrutture."*

Per i limiti di riferimento il Proponente dichiara che:

per i lotti esaminati la Superstrada Pedemontana Veneta è stata considerata come infrastruttura in affiancamento ad una infrastruttura di trasporto esistente (SP 111 Gasparona) e che nei in cui non sia stato possibile o conveniente per ragioni tecniche o economiche mitigare alla sorgente o lungo il percorso di propagazione per assicurare il rispetto dei limiti è stato previsto un intervento con opere di fonoisolamento direttamente sugli edifici (serramenti fono isolanti).

A tal proposito il Proponente dichiara che: *"In base alle considerazioni effettuate alla luce del censimento ricettori per valutare la necessita di intervenire direttamente sui recettori con opere di fono isolamento, si ritiene opportuno valutare il livello del rumore all'interno degli edifici sottraendo al livello stimato all'esterno (calcolato nella configurazione post operam completa) il valore dell'isolamento acustico di facciata posto pari a 17 dB."*

Sulla via di propagazione della sorgente il Proponente ha invece previsto e descritto le seguenti tipologie di interventi di mitigazione:

- pavimentazioni antirumore tradizionali;
- barriere antirumore;
- terrapieno antirumore;

- rivestimenti fonoassorbenti pareti gallerie e tunnel.

In ultimo il Proponente analizza e confronta gli effetti conseguenti la realizzazione dell'opera del TRACCIATO BASE con il TRACCIATO PROGETTO DEFINITIVO per la fase di Cantiere e la fase di Esercizio, dichiarando:

- per il Lotto 2B, che: *“La realizzazione del tracciato così come previsto dal progetto definitivo implica una maggiore percorrenza dell'opera in trincea, con effetti maggiormente contenuti relativamente alla componente acustica. La simulazione condotta permette di evidenziare come che il progetto del tracciato definitivo consente di ridurre le barriere rispetto al tracciato base 2006, limitando le interferenze con recettori sensibili posti lungo la viabilità di progetto.”*
- per il Lotto 3F per la fase di cantiere il Proponente evidenzia che rispetto al progetto base del SIA, il tracciato in variante del progetto definitivo è caratterizzato da un andamento prevalentemente in trincea e pertanto la cantierizzazione risulterà caratterizzata da maggiori emissioni sonore rispetto al progetto base, ma le sorgenti saranno generalmente ad una distanza maggiore dai ricettori più prossimi; mentre per la fase di esercizio il Proponente dichiara che non sono state previste barriere antirumore in corrispondenza dei rami del Casello di Riese e del tratto di via San Zenone per cui è prevista la risistemazione della sede stradale e per alcuni ricettori posti a ridosso della stessa, sarà eventualmente verificata la possibilità di adottare misure di mitigazione passiva

Vibrazioni

Il Proponente, per entrambi i lotti, dopo aver menzionato il quadro di riferimento normativo vigente in materia di vibrazioni, descrive la metodologia di lavoro dichiarando che: *“La valutazione dell'impatto vibrazionale generato dalle opere di progetto è stato effettuato ricorrendo a misure sperimentali in loco finalizzate a rilevare lo stato vibrazionale attualmente presente (“stato di bianco”) e a dati di letteratura al fine di poter fare una stima realistica dei livelli di vibrazioni ambientali che la futura struttura viaria comporterà sul territorio di pertinenza e quindi definire l'entità di tale impatto.”*

L'indagine tecnica, come dichiarato dal Proponente, prevede l'installazione di centraline di monitoraggio delle vibrazioni ambientali mediante l'acquisizione dei segnali accelerometrici rilevati attraverso un sensore triassiale.

L'indagine sperimentale è stata condotta, secondo il Proponente, a livello conoscitivo e valutativo al fine di evitare qualsiasi situazione di disagio o disturbo eventualmente arrecato ai recettori sensibili posti nelle immediate vicinanze a causa del traffico indotto nei tratti già in funzione e nei futuri tratti di pertinenza e la scelta dei punti è stata compiuta, dal Proponente stesso, in modo tale da dare una caratterizzazione di massima dei livelli dello stato di bianco e delle vibrazioni ambientali reali nei tratti in cui l'infrastruttura oggetto della presente indagine già esiste.

In ultimo il Proponente analizza e confronta gli effetti conseguenti la realizzazione dell'opera del TRACCIATO BASE con il TRACCIATO PROGETTO DEFINITIVO per la fase di Cantiere e la fase di Esercizio, dichiarando

- Per il Lotto 2B che: *“Il confronto tra le due soluzioni proposte evidenzia come non vi siano particolari differenze tra quanto previsto in sede di progetto 2006 e quello*

attuale. Per entrambe le soluzioni si considerano effetti trascurabili in fase di esercizio. Per quanto riguarda la fase di cantiere si rilevano possibili disturbi legati alle lavorazioni di scavo prossimi agli edifici esistenti. Sviluppandosi con maggiore lunghezza le tratte in trincea all'interno del progetto definitivo potranno risultare potenzialmente più incidenti gli effetti di questo progetto. Effetti tuttavia limitati nello spazio e nel tempo, e che, come precedentemente indicato, monitorati al fine di non produrre impatti significativi."

- Per il Lotto 3F che per la fase di cantiere il Proponente, a seguito dell'indagine tecnica condotta e della presenza di ricettori sensibili alle trasmissioni di vibrazioni meccaniche, ha evidenziato che alcune lavorazioni di cantiere devono essere monitorate durante l'esecuzione dei lavori; inoltre il Proponente, a seguito di analisi dei flussi di traffico previsti e delle opere infrastrutturali del Progetto Definitivo, non ritiene vi siano significative interferenze in fase di esercizio.

Integrazioni volontarie

Lotto 2 tratta B

Rumore

Il Proponente, dopo aver premesso quanto doveva in riferimento a quanto già consegnato, riporta

- i certificati dei tecnici competenti in acustica ambientale;
- i certificati di taratura della strumentazione utilizzata;
- i report dei rilievi fonometrici (giugno e dicembre 2011).

Nel modello il Proponente ha inserito come sorgenti sonore le infrastrutture stradali considerate nello studio del traffico. I volumi di traffico introdotti nel modello sono stati dedotti dallo studio del traffico incluso nel SIA denominato ANNO 2005 – Stato di fatto – Flussi veicolari equivalenti – Traffico medio giornaliero, aggiornandolo al 2011.

Il Proponente dichiara che: *“La valutazione passa attraverso l'individuazione delle sorgenti connesse al cantiere (sia fisse sia mobili) che permette di prevedere analiticamente i livelli massimi di rumore immesso presso i ricettori in posizione più critica (nel caso dei cantieri fissi) o di definire fasce di massima rumorosità ai lati del tracciato, nel caso del fronte avanzamento lavori; tali livelli vengono quindi confrontati con i limiti associati al ricettore.*

Per quanto riguarda i limiti di riferimento valgono i limiti previsti dai Piani di Classificazione Acustica Comunale.”

Per la valutazione della rumorosità del cantiere fisso, relativo al cantiere principale (in corrispondenza del Km 36+620.00) posto nel Comune di Mason Vicentino, il Proponente riporta nell'elaborato P62900IGCA0100 (pagine 1÷19) le caratteristiche dell'insediamento e descrive le emissioni acustiche attraverso le attività di controllo ambientale.

Il Proponente a tal proposito dichiara che: *“Il Piano di Monitoraggio Ambientale prevede in corrispondenza agli edifici sensibili più prossimi all'area di cantiere la collocazione di un punto di monitoraggio delle emissioni acustiche. Su tale punto, identificato con codice PR30, i rilievi acustici sono previsti per tutte le fasi di indagine (Ante, Corso e Post Opera). A oggi, sono state compiute le rilevazioni in Ante Opera e la prima di quelle programmate in Corso d'Opera. Considerato che il comune di Mason Vicentino in data 11.04.2012, con prot. 2750, ha rilasciato autorizzazione in deroga temporanea ai valori limite di rumorosità ai sensi della L. 447/95 e della*

L.R. 21/99 per le attività inerenti il cantiere (allegato), non si registrano criticità di rilievo su tale area.”

Per il calcolo del livello equivalente di pressione sonora ai ricettori, il Proponente schematizza le macchine come una sorgente puntiforme posizionata sull'asse stradale e di potenza sonora pari alla somma logaritmica di quelle delle macchine.

Il livello equivalente ad una certa distanza dalla sorgente è stato calcolato, dal Proponente, tenendo conto dell'attenuazione delle onde sonore per divergenza:

$$L_p = L_{w,TR,tot} - 20 \log r - 8$$

dove r è la distanza tra la sorgente e il ricettore.

Per porsi nelle condizioni maggiormente cautelative, il Proponente ha utilizzato la formula che considera che le sorgenti siano omnidirezionali e siano poste su un piano riflettente, trascurando le diverse attenuazioni che possono portare ad una ulteriore diminuzione della trasmissione del suono (dall'assorbimento atmosferico alla eventuale presenza di barriere naturali o artificiali presenti tra sorgente e ricettore).

Il Proponente, dichiara che: "Come è possibile osservare al massimo a 30 m dal bordo stradale o a 15m dal margine esterno della scarpata il rumore prodotto dal fronte di avanzamento del cantiere in termini di Livello equivalente si attesta attorno ai 70 dB."

Il Proponente, sottolineando che comunque 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;
- le lavorazioni eseguite con macchinari rumorosi non saranno di norma eseguite prima delle 8:00 e sarà garantita una interruzione pomeridiana dalle 12:00 alle 13:00 (il cantiere è attivo dalle 7:00 alle 19:00);
- 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.

dichiara che: "Nel caso siano quindi presenti ricettori all'interno della fascia dei 250m dall'asse stradale in classe I, II, III o IV risulterà necessario adottare le misure di mitigazione acustica indicate precedentemente (interventi preliminari, attivi e passivi) e richiedere l'autorizzazione in deroga ai Comuni interessati."

La valutazione del clima acustico relativo allo Stato di progetto è stata, secondo il Proponente, effettuata nelle condizioni più critiche e la metodologia adottata consiste nella realizzazione del modello acustico tridimensionale a partire dal modello relativo allo stato di fatto, aggiornato attraverso l'inserimento delle linee di livello delle strade di progetto e dalle sorgenti sonore aggiunte (infrastrutture di progetto) e la modifica dei volumi di traffico della viabilità esistente a seguito della realizzazione delle nuove infrastrutture.

Per i limiti di riferimento il Proponente dichiara che: "Nel caso di concorsualità si è fatto riferimento alla Nota tecnica ISPRA in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto soggetti a V.I.A."

Nel caso in cui i ricettori si trovino all'esterno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali, Il Proponente ha fatto riferimento ai limiti di immissione definiti dalla classificazione acustica del territorio. Nei casi in cui non sia stato possibile o conveniente per ragioni tecniche o economiche

mitigare alla sorgente o lungo il percorso di propagazione, per assicurare il rispetto dei limiti di soglia e dei limiti di zona, il Proponente ha previsto un intervento con opere di fonoisolamento direttamente sugli edifici.

Tale intervento è mirato a garantire il rispetto dei seguenti limiti (tali valori vanno misurati al centro della stanza a finestre chiuse con microfono a 1.5 m dal pavimento) come definiti dal DPR 30 Marzo 2004 n. 142.

Generalmente, le modalità di intervento previste dal Proponente prevedono che si assegni priorità alla tipologia di mitigazione alla sorgente o lungo la via di propagazione. Qualora vi fossero ragioni tecniche o problematiche legate all'impatto paesaggistico delle barriere antirumore, il Proponente opererà per l'intervento diretto sull'edificio ricettore.

In particolare, tali ragioni vengono sintetizzate dal Proponente come segue:

- la barriera antirumore risulta acusticamente inefficace per ragioni morfologiche e geometriche legate al territorio e alla localizzazione plano-altimetrica del tracciato;
- l'impatto paesaggistico e l'impatto visivo sono elevati per barriere molto alte;
- il ricettore si trova nei pressi di una strada locale con accessi privati che impediscono l'installazione della barriera;
- ruderi.

Per quanto riguarda gli asfalti fonoassorbenti il Proponente ne ha previsto la posa su tutto l'asse principale, sui caselli, sulle interconnessioni e sugli svincoli (ad esclusione dei tratti interni alle gallerie).

Non è stato invece previsto né sulle opere connesse né sulla viabilità accessoria o di arroccamento per motivi legati alla gestione e alla manutenzione.

Sulla via di propagazione della sorgente il Proponente ha invece previsto e descritto le seguenti tipologie di interventi di mitigazione:

- pavimentazioni antirumore tradizionali;
- barriere antirumore;
- terrapieno antirumore;
- rivestimenti fonoassorbenti pareti gallerie e tunnel;
- interventi di mitigazione passivi: serramenti fono isolanti.

Con riferimento agli interventi di mitigazione passivi, il Proponente dichiara: *“La sostituzione degli infissi tradizionali con infissi fonoisolanti è stata prevista per tutti i ricettori in cui è stato verificato il superamento dei limiti di legge all'interno della fascia di pertinenza acustica di 250m da bordo strada.”*

Nella Sintesi delle criticità esistenti per il Lotto 2B, il Proponente dichiara che: *“I volumi di traffico attualmente presenti sulle principali vie di traffico comportano un clima acustico generalmente prossimo ai limiti normativi e talvolta, nel caso di edifici più vicini agli assi stradali, superare ai limiti di legge.”*

In particolare il Proponente evidenzia quali siano particolarmente critiche le situazioni in cui sono presenti edifici, a carattere residenziale, alle distanze dagli assi delle infrastrutture stradali di seguito riportate:

- a meno di 40 m dall'asse del tracciato della SP111;
- a meno di 20 m dall'asse del tracciato della SP119;
- a meno di 35 m dall'asse del tracciato della SP248.
-

g ~~☆~~ 12

Nella Sintesi delle criticità esistenti per il Lotto 3F, il Proponente dichiara che: *“Si riscontra la presenza di criticità in corrispondenza di alcuni edifici a destinazione d'uso residenziale collocati a ridosso dell'asse stradale di via San Zenone.*

Visto che la zona non è caratterizzata da una elevata densità abitativa, il numero di ricettori per cui potrebbe essere rilevato un superamento dei limiti risulta comunque limitato.”

Per gli effetti conseguenti la realizzazione dell'opera per entrambi i lotti (fase di cantiere) il Proponente dichiara che, per ridurre il disagio dei ricettori impattati, verranno 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;
- le lavorazioni eseguite con macchinari rumorosi non saranno di norma eseguite prima delle 8:00 e sarà garantita una interruzione pomeridiana dalle 12:00 alle 13:00 (il cantiere è attivo dalle 7:00 alle 19:00);
- 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.

Il Proponente dichiara che: *“Nel caso siano quindi presenti ricettori all'interno della fascia dei 250m dall'asse stradale in classe I, II, III o IV risulterà comunque necessario adottare le misure di mitigazione acustica indicate precedentemente (interventi preliminari, attivi e passivi) e richiedere l'autorizzazione in deroga ai Comuni interessati.”*

In ultimo il Proponente analizza gli effetti conseguenti la realizzazione dell'opera del TRACCIATO BASE S.I.A. con il TRACCIATO VARIANTE PROGETTO DEFINITIVO sia per la fase di Cantiere che per la fase di Esercizio:

Lotto 2B

- per la fase di cantiere il Proponente evidenzia che rispetto al progetto base del SIA, il tracciato in variante del progetto definitivo è caratterizzato dalla presenza di maggiori tratti in trincea. Tuttavia la presenza dei caselli comporta l'avvicinamento ai ricettori delle sorgenti dei cantieri relativi alla fase di avanzamento dei lavori rispetto al tracciato base. Tale incremento di immissione sonora in corrispondenza dei ricettori sarà però limitata alle sole aree relative ai caselli di progetto e ai tratti in cui il tracciato procede in trincea a differenza del tracciato base in rilevato;
- per la fase di esercizio il Proponente sottolinea che il progetto del tracciato definitivo consente di ridurre le barriere rispetto al tracciato base del SIA, passando da una superficie complessiva di barriere antirumore di più di 40.000 mq ad un totale di circa 25.000 mq.

Lotto 3F

- per la fase di cantiere il Proponente evidenzia che rispetto al progetto base del SIA, il tracciato in variante del progetto definitivo è caratterizzato da un andamento prevalentemente in trincea e pertanto la cantierizzazione risulterà caratterizzata da maggiori emissioni sonore rispetto al progetto base, ma le sorgenti saranno generalmente ad una distanza maggiore dai ricettori più prossimi;

- per la fase di esercizio il Proponente dichiara che non sono state previste barriere antirumore in corrispondenza dei rami del Casello di Riese e del tratto di via San Zenone per cui è prevista la risistemazione della sede stradale e per alcuni ricettori posti a ridosso della stessa, sarà eventualmente verificata la possibilità di adottare misure di mitigazione passiva (sostituzione dei serramenti). Vista la vicinanza alla strada e la presenza di accessi privati, è risultato infatti non opportuno, secondo il Proponente, l'inserimento di barriere antirumore.

Vibrazioni

L'indagine sperimentale è stata condotta, secondo il Proponente, a livello conoscitivo e valutativo al fine di evitare qualsiasi situazione di disagio o disturbo eventualmente arrecato ai recettori sensibili posti nelle immediate vicinanze a causa del traffico indotto nei tratti già in funzione e nei futuri tratti di pertinenza e la scelta dei punti è stata compiuta, dal Proponente stesso, in modo tale da dare una caratterizzazione di massima dei livelli dello stato di bianco e delle vibrazioni ambientali reali in alcuni tratti rappresentativi lungo il tracciato della Superstrada Pedemontana Veneta.

La misura effettuate lungo il tracciato del Lotto 2B, di cui il Proponente riporta i report di rilievo ha evidenziato, sempre secondo il Proponente, livelli vibrazionali sotto i limiti di legge. Il Proponente ha previsto, nell'ambito del PMA il monitoraggio della componente durante la fase di cantiere e in post operam (fase di esercizio) in corrispondenza della postazione PV07 secondo le modalità descritte nel PMA.

Per il Lotto 3F viste le caratteristiche del territorio e la tipologia di infrastrutture presenti (via San Zenone) e lo scarso traffico rilevato in corrispondenza dell'infrastruttura stessa, il Proponente ritiene che anche la zona interessata dal progetto sia caratterizzata da livelli vibrazionali inferiori ai limiti di legge. A tal proposito il Proponente ha previsto, nell'ambito del PMA il monitoraggio della componente in ante operam, durante la fase di cantiere e in post operam in corrispondenza dell'edificio lungo via San Zenone nel Comune di Riese San Pio X (TV) riportato nella mappa successiva.

Il Proponente dichiara che: *"Il tessuto urbano non risulta essere composto da particolari situazioni critiche durante la fase di esercizio della futura infrastruttura, ma certamente saranno da mantenere monitorati i livelli ambientali delle vibrazioni meccaniche trasmesse ed indotte dalle attività di cantiere in corrispondenza degli edifici prossimi al tracciato."*

In ultimo il Proponente analizza e confronta gli effetti conseguenti la realizzazione dell'opera del TRACCIATO BASE S.I.A. con il TRACCIATO PROGETTO DEFINITIVO per la fase di Cantiere e la fase di Esercizio:

Lotto 2B

- per la fase di cantiere il proponente, a seguito dell'indagine tecnica condotta sulle singole fasi di cantiere e sulla presenza di ricettori sensibili alle trasmissioni ambientali di vibrazioni meccaniche ha evidenziato la presenza di alcune lavorazioni di cantiere da mantenere monitorate durante l'esecuzione dei lavori;
- il Proponente, a seguito di analisi dei flussi di traffico previsti e delle opere infrastrutturali del Progetto Definitivo, non ritiene vi siano significative interferenze in fase di esercizio.

Lotto 3F

- per la fase di cantiere il proponente, a seguito dell'indagine tecnica condotta e della presenza di ricettori sensibili alle trasmissioni di vibrazioni meccaniche, ha evidenziato che alcune lavorazioni di cantiere devono essere monitorate durante l'esecuzione dei lavori;

- il Proponente, a seguito di analisi dei flussi di traffico previsti e delle opere infrastrutturali del Progetto Definitivo, non ritiene vi siano significative interferenze in fase di esercizio.

1.1.7 Componente "Paesaggio"

Lotto 2 tratta B

All'interno del SIA, il Proponente descrive obiettivi e metodologia di indagine adottati. In particolare il Proponente afferma che *"L'analisi del paesaggio è finalizzata all'individuazione delle componenti sensibili, in altre parole gli elementi costitutivi e le risorse che definiscono la qualità dell'assetto attuale del paesaggio. Partendo dal Contesto territoriale per arrivare poi alla scala dell'area di intervento (contesto locale), l'individuazione delle componenti sensibili del paesaggio si serve di quattro piani di lettura:*

- 1. una lettura di tipo estetico che partendo dalle fasi storiche strutturali e dall'analisi dei fenomeni evolutivi e dinamiche in atto individui i tipi e le immagini di paesaggio prevalenti e condivise di un territorio.*
- 2. una lettura di tipo morfologico che consente l'individuazione delle forme strutturali del paesaggio attraverso la selezione delle componenti "ambientali" (fisico-morfologiche, naturalistiche, antropiche) cui si accompagna una lettura dei caratteri immateriali o identitari intesi come modo in cui la popolazione "percepisce" e "vive" il territorio, le consuetudini, il senso di identità, le relazioni urbane, i modi d'uso (anche non istituzionalizzati).*
- 3. un approccio prevalentemente visivo e percettivo che consente l'individuazione dei caratteri costitutivi dell'immagine paesaggistica del luogo ed il modo in cui tale immagine è letta."*

In riferimento agli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera e la definizione degli impatti il Proponente afferma che *"Il presente studio, pur non tralasciando gli aspetti "evolutivi" conseguenti all'opera si concentra maggiormente sull'analisi e valutazione degli effetti misurabili legati ai caratteri figurativo/formali e percettivi. In relazione a tali aspetti è possibile individuare una serie di potenziali effetti e procedere ad una loro localizzazione cartografica e valutazione sintetica."* I principali tipi di alterazione dei caratteri

paesaggistici individuati sono :

Sottrazione – scomparsa delle singole componenti delle diverse matrici

Alterazione strutturale – modifica delle componenti principali delle diverse matrici

Alterazione complementare – modifica delle componenti secondarie

Frammentazione – inserimento di discontinuità nelle componenti areali

Interruzione – inserimento di discontinuità nelle componenti lineari

Intrusione – introduzione di forme estranee al luogo

Deconnotazione – riduzione della leggibilità e riconoscibilità del paesaggio

Gli impatti da ritenersi "positivi", ovvero migliorativi della situazione attuale sono

Rinforzo e Rigenerazione – aumento della leggibilità, visibilità, figurabilità, fruibilità delle componenti

Valorizzazione - Promozione delle risorse e dei valori locali

Il Proponente afferma che, dopo aver valutato gli "effetti" dell'opera sul sistema paesaggistico, verrà definito una schema direttore delle misure e degli interventi di mitigazione dove "alcuni

interventi e azioni sono mirate alla mitigazione e riduzione degli impatti dell'opera sulle parti significative del paesaggio, altri invece partono da un punto di vista diverso: l'opera come occasione di riorganizzazione paesaggistica del territorio".

Le azioni cui corrispondono precisi interventi di mitigazione/compensazioni sono: attenuazione, mitigazione, mascheramento, integrazione, sostituzione figurativa, rinforzo figurativo delle componenti paesaggistiche, rinforzo figurativo delle componenti ambientali, rinforzo figurativo dei caratteri identitari e simbolici, valorizzazione degli aspetti legati alla fruizione del paesaggio, valorizzazione degli aspetti percettivi.

In riferimento al Lotto 2B

In riferimento al livello locale ovvero alla scala dell'area di intervento, l'analisi e la valutazione degli effetti è declinata attraverso un approfondimento in corrispondenza dei "nodi" paesaggistici. Il Proponente individua i seguenti nodi, localizzandoli su una cartografia allegata e sintetizzando per ogni nodo in una tabella, le componenti interferite ed individuando gli impatti e le relative misure di mitigazione, laddove giudicate necessarie.

- 1 Casello ovest di Breganze -Diversa configurazione viabilità complementare
- 2 Torrente "Chiavon" - Tracciato in trincea e deviazione torrente
- 3 Torrente "Laverda" - Diversa configurazione viabilità complementare
- 4 area di servizio di Mason - Nuova area di servizio
- 5 casello est di Mason Vicentino -Nuovo casello

Il Proponente ha redatto la Relazione Paesaggistica secondo i contenuti richiesti dal D.C.P.M 12/12/2005, in cui vengono messi in evidenza alcuni aspetti, nel seguito riassunti:

- in riferimento al Piano Regionale di Sviluppo il proponente rileva che nella fase analitica sono emerse una serie di elementi significativi che obbligano a riconsiderare la dotazione infrastrutturale e il sistema della logistica, con diffuse conseguenze all'interno della. In tale ottica l'area Pedemontana rientra tra i contesti particolarmente critici. Si afferma quindi che *"l'infrastruttura in esame è coerente con le previsioni del PRS, in quanto fornisce un contributo diretto ad attenuare le criticità riscontrate nell'area Pedemontana."*
- per quanto riguarda il vigente Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, il proponente rileva che il paesaggio della campagna, costituendo *"la riserva strategica della città/regione deve essere oggetto di un riordino composito e funzionale, volto a permettere l'interruzione della progressiva costituzione di una promiscuità insediativa, attraverso la commistione di elementi disomogenei reciprocamente conflittuali"*. Il proponente, inoltre, analizza anche le indicazioni presenti nel nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, adottato nel 2009, dove il paesaggio è *"fondamentale per comprendere le relazioni storiche e culturali che si sono sviluppate tra territorio e uomo, e rappresenta uno strumento necessario a garantire un corretto sviluppo e per interpretare i fenomeni insediativi e sociali"*. Il proponente evidenzia quindi che *"l'intervento in esame ricade all'interno di "area ad elevata utilizzazione agricola" e in un'area in parte agropolitana in parte ad elevata utilizzazione agricola. Inoltre emerge che il progetto ricade in ambiti con "Diversità dello spazio agrario da medio-alta ad alta"; in particolare il tratto più orientale, il tracciato si sviluppa in corrispondenza*

di un'area agricola che può svolgere funzioni di supporto alla rete ecologica regionale, grazie al suo grado di naturalità e basso livello di presenza antropica".

- il riferimento all'analisi della cartografia del PTCP della Provincia di Vicenza, il proponente rileva interferenze del tracciato con aree di interesse agricolo caratterizzate dalla presenza di elementi di naturalità soprattutto nella parte più occidentale e orientale del tracciato, in prossimità del corso dell'Astico e nell'area compresa tra il territorio comunale di Pianezze e Marostica. Tale sistema, definito come area agricola mista a naturalità diffusa (art. 25 N.d.A.) assume significativo peso nell'area collinare e montana posta a nord dell'asse. Gli elementi che definiscono il disegno del sistema ambientale del contesto sono legati in larga parte al sistema fluviale. Gli assi che articolano il struttura ecorelazionale si strutturano in corrispondenza del corso dell'Astico e del sistema dei torrenti Chiavon e Laverda, che mettono in connessione l'ambito montano con quello di pianura. Il piano individua inoltre aree ad uso prevalentemente agricolo che supportano il sistema ecorelazionale, in termini di connettività ecologica in riferimento ai corridoi ecologici definiti dal PTRC (Art. 38 N.d.A.), in corrispondenza del territorio agricolo di Pianezze, in ragione del basso livello di presenza antropica e la prossimità di un'area, collocata a sud rispetto al tracciato di progetto, definita come area di Rinaturalizzazione. (Art. 38 N.d.A.). Infine il proponente afferma che *"l'opera, considerando sia l'asse principale che la viabilità di adduzione e complementare, non interferisca in modo diretto e significativo con ambiti ed elementi che strutturano il disegno del sistema paesaggistico definito dal PTCP"*.
- relativamente al quadro vincolistico e delle tutele ambientali, il proponente dichiara che *"i vincoli e le tutele ambientali sono stati individuati attraverso l'analisi degli strumenti pianificatori più significativi dal punto di vista ambientale: la Rete Natura 2000, il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vicenza e la strumentazione urbanistica dei comuni interessati"* con l'obiettivo di verificare la coerenza tra il progetto proposto, gli strumenti pianificatori e l'ambiente in cui il progetto si andrà a inserire, nell'ottica del perseguimento di uno sviluppo sostenibile.
- dall'analisi effettuata, il proponente afferma che *"l'ambito interessato dalla realizzazione del casello di Breganze insiste, in parte, su aree soggette a tutela paesaggistica, in particolare del l'area più orientale, tra i km 29+500 -29-900. Allo stesso modo l'adeguamento della viabilità esistente, a sud del casello, per la porzione più orientale, e le tratte di redistribuzione locale, si localizzano in corrispondenza della fascia di tutela paesaggistica. La tratta ricompresa tra i km 31+500 e 32+700 corre all'interno del sistema di tutela della ex legge Galasso riferita al Chiavon. Il primo tratto che interessa l'intervento di riconfigurazione del torrente Chiavon si localizza all'interno della stessa area di interesse. Tra i km 33+600 e 33+900 il tracciato attraversa l'area legata al torrente Laveda, sia per quanto riguarda l'asse principale che la viabilità complementare. L'ambito interessato dalla realizzazione del casello di Breganze insiste, in parte, su aree soggette a tutela paesaggistica, in particolare del l'area più orientale, tra i km 29+500 -29-900. Allo stesso modo l'adeguamento della viabilità esistente, a sud del casello, per la porzione più orientale, e le tratte di redistribuzione locale, si localizzano in corrispondenza della fascia di tutela paesaggistica. La tratta ricompresa tra i km 31+500 e 32+700 corre all'interno del sistema di tutela della ex legge Galasso riferita al Chiavon. Il primo tratto che interessa l'intervento di*

riconfigurazione del torrente Chiavon si localizza all'interno della stessa area di interesse. Tra i km 33+600 e 33+900 il tracciato attraversa l'area legata al torrente Laveda, sia per quanto riguarda l'asse principale che la viabilità complementare" inoltre "Tra i km 35+300 e 35+700 l'opera si sviluppa in corrispondenza della fascia di tutela paesaggistica qui localizzata, che sarà interessata marginalmente dalla realizzazione dell'area di servizio di Mason Nord e dal centro di manutenzione qui previsto. In corrispondenza del raccordo della SP 248, ad ovest del casello Mason/Pianezze/ Marostica, si sviluppa l'ambito di tutela che corre da nord a sud perpendicolarmente al tracciato stradale. In corrispondenza di quest'ultimo ambito si rileva la presenza dell'area di interesse archeologico legato alla centuriazione romana a sud di Marostica, che si sviluppa lungo la destra Brenta. Si evidenzia il transito della viabilità in corrispondenza delle aree ricadenti all'interno del sito della Rete Natura 2000, identificato come SIC IT3220040 "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe". Si riporta inoltre come la viabilità complementare, di raccordo tra la SPV e via Ponticello corre all'interno della fascia dei primi rilievi montani, definito come soggetto a vincolo a ambientale paesaggistico ai sensi della L. 1497/39".

Il proponente evidenzia come "l'opera, pur interessando un'area all'interno della quale complessivamente sussistono diversi gradi di tutela e vincolo, non comporta interferenze dirette e significative di rilievo, se non per quanto riguarda alcuni elementi specifici. In particolare si fa riferimento all'attraversamento dei torrenti Chiavon e Laverda, in considerazione di come in relazione a tali elementi siano individuati diversi livelli di salvaguardia". Nello specifico infatti si rileva come il tracciato comporti la sovrapposizione tra il sistema della SPV e alcuni ambiti tutelati in riferimento alla ex L. 431/85 legati alla presenza di corsi d'acqua principali e che, nelle aree esterne al tessuto urbano maggiormente denso, presentano un buon livello di naturalità. I punti riguardano l'attraversamento dei torrenti Chiavon e Laverda, in corrispondenza delle km 31+700 e 33+700. Tale considerazione acquista maggior rilievo considerando come tali corsi d'acqua rientrano all'interno del sito di interesse comunitario IT3220040 "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe", individuato da Rete Natura 2000.

In riferimento alle Tipologie mitigatorie adottate, le tipologie individuate dal proponente sono:

- Filari doppio/singolo arboreo di 2^ grandezza
- Siepi arboreo arbustiva di 2^ grandezza
- Fascia di arbusti misti
- Prato con alberi
- Prato stabile – Prato fiorito
- Macchia ornamentale
- Macchia arboreo arbustiva di interesse faunistico

In riferimento al Lotto 3F

Alla scala del contesto territoriale, il proponente dichiara che il contesto territoriale, all'interno del quale è localizzata l'opera, è "interessato da un intenso fenomeno di urbanizzazione con diffusione capillare di tessuti insediativi prevalentemente disposti lungo la viabilità secondaria cui si alternano aree occupate da tessuti con funzione produttiva e commerciale" e che "pur nella

frammentazione generale e nell'alterazione puntuale del paesaggio alla scala del contesto conservano prevalenza identitaria e figurabilità paesaggistica alcune permanenze significative della matrice storica del territorio: i segni della centuriazione romana, i centri storici disposti lungo gli assi principali della viabilità storica, le relazioni visive verso le pendici dei colli Asolani a nord, la trama dei corsi d'acqua, il sistema delle ville venete, i corridoi di continuità paesistica formati da sistemi di aree agricole scarsamente urbanizzati ed in grado di garantire la continuità delle relazioni ambientali e percettive tra la pianura ed il sistema collinare."

Con riferimento alle diverse matrici, le componenti strutturali del paesaggio alla scala del contesto territoriale indirettamente interferite dall'opera sono :

- come *Temi e dominanti storico- testimoniali*: il "quadrilatero" della cultura: Bassano, Cittadella, Asolo/Possagno, Castelfranco
- come *Caratteri estetico/figurativi*: la linea del torrente Muson;
- come *Caratteri formali*: verso est, il sistema delle rogge e dei canali che scende dai colli asolani per convergere verso il fiume Musone in corrispondenza di Loria, e la permanenza dell'assetto agricolo storico nelle campagne attorno a Riese Pio X.

Per quanto riguarda il bacino di interferenza visiva, il proponente afferma che " *In generale si presenta piuttosto frammentato a causa della presenza capillare del sistema insediativo e di una vegetazione interpodereale ancora ricca all'interno degli spazi con destinazione agricola. La prossimità, a nord, del sistema collinare comporta localmente l'estensione del bacino visivo lungo i pochi corridoi di continuità paesistica (sistemi agricoli con carattere di continuità) rimasti liberi e che mettono in relazione diretta lo spazio agricolo con il sistema collinare*".

Di conseguenza, gli elementi percettivi indirettamente interferiti dall'opera sono " *gli itinerari carrabili con direzione est/ovest, relativi alla viabilità secondaria che segue o attraversa il bacino d'interferenza visiva della nuova opera*" nonché " *i corridoi di relazione paesaggistica con i colli Asolani, nonché corridoio del Fiume Muson dei Sassi*" e le relazioni visive dominanti verso i colli Asolani.

In riferimento all'impatto percettivo sul sistema delle relazioni visive verso i colli Asolani, il proponente afferma che " *livello di impatto e da ritenersi poco significativo per i seguenti motivi*:"

- *il cannocchiale visivo segue il rettilineo di via Boschier lungo cui non sono previste opere in grado di produrre interruzione o disturbo della visualità verso i colli Asolani;*
- *il casello occupa uno spazio agricolo poco rilevante in relazione alla continuità delle relazioni percettive in quanto delimitato a nord dai margini urbani continui lungo via Boschier*".

In riferimento all'impatto percettivo sul sistema delle relazioni visive con il corridoio di continuità paesaggistica articolato lungo la linea del torrente Muson dei sassi, composto da un sistema di aree agricole che consentono il mantenimento di varchi e linee di continuità ambientale e percettiva tra la campagna ed i colli Asolani, il proponente afferma che " *Il livello di impatto non è comunque da ritenersi significativo in quanto*:"

- *si tratta di uno spazio agricolo localizzato ad una certa distanza da Muson dei sassi e già separato da questo dalla strada carrabile (via Boschier) e dalla relativa edificazione a bordo strada;*
- *occupa uno spazio percettivamente compartimentato dalla vegetazione interpodereale esistente e dal sistema insediativo a nord (tessuti residenziali e zona industriale).*

Il proponente afferma che il tracciato definitivo, a livello del contesto territoriale, presenta, inoltre, interferenze dirette:

- in riferimento alle Morfologie della matrice antropica storica, *“con un tratto di viabilità storica minore relativa alla strada che collega i centri di Spineda e Ca Rainati”*;
- in riferimento alle Morfologie della matrice antropica contemporanea, *“viene interessata dall’opera esclusivamente la viabilità secondaria relativa a via Boschier.”*

In riferimento al livello locale, il proponente dichiara che si *“tratta di un contesto con prevalenza del paesaggio agricolo della “compresenza”, naturalisticamente connotato dai corsi d’acqua primo tra tutti il torrente Muson, che lambisce ad est l’area di intervento, e dalle siepi e fasce boscate interpoderali che rappresentano i principali corridoi ecologici. La matrice agricola rappresenta l’elemento principale del contesto locale di inserimento dell’opera, caratterizzata da appezzamenti di piccole dimensioni vocati principalmente alla rotazione colturale, con prevalenza di colture a seminativo. L’antropizzazione dei luoghi, segnata in particolar modo dai centri abitati di Spineda, e Ca’ Rainati si estende in modo lineare, lungo gli assi di collegamento intercomunale, con una tipologia di edificato di tipo diffuso composta prevalentemente da edifici uni/bifamiliari con tipologie contemporanee e da insediamenti con carattere produttivo e commerciale.*

Il bacino di intervisibilità dell’opera, a questa scala, *“si limita ad un area abbastanza circoscritta vista la presenza di margini di tipo antropico e naturalistico, l’intervisibilità dell’opera avviene fondamentalmente dalle strade comunali nei punti più vicini all’area di intervento”*. Inoltre *“la percezione dinamica dell’opera si ha dalle direttrici viarie che collegano i comuni di Riese Pio X e San Zenone degli Ezzelini, in particolar modo da Via San Zenone in prossimità dell’incrocio con Via 13 Aprile e Via Viazza”*.

Il proponente inserisce quindi una tabella di sintesi delle componenti che, alla scala locale, sono direttamente interessate (interferite) dalla realizzazione dell’intervento.

In riferimento agli impatti il proponente dichiara che *“l’inserimento del casello comporta una nuova occupazione di spazio agricolo appartenente al corridoio paesaggistico del torrente Muson”* e che *“la rilevanza di tale impatto è in parte mitigata dalla modifica planialtimetrica prevista per il tracciato della Pedemontana con lo spostamento in trincea della porzione di tracciato antistante il casello”*. Per quanto riguarda l’impatto di intrusione del manufatto del casello nel contesto paesaggistico, il proponente dichiara che *“è prevista un’azione di mascheramento visivo da attuarsi con l’impianto di barriere verdi lungo i bordi del casello al fine di attenuare l’impatto visivo e migliorare l’integrazione locale con l’utilizzo di tipologie vegetazionali presenti sul posto”*.

Con riferimento all’interruzione di via San Zenone il proponente prevede, lungo la nuova sede lungo il bordo del casello, *“un’azione di sostituzione figurativa da attuarsi attraverso la piantumazione di un filare alberato di prima grandezza a bordo strada. Tale intervento è mirato da un lato alla qualificazione morfologica del tratto stradale, dall’altro al miglioramento della sua leggibilità e riconoscibilità al fine di attenuare un processo di banalizzazione e perdita di senso delle relazioni esistenti all’interno del contesto”*.

Riguardo a via Boschier, dove è prevista la realizzazione di una rotonda per migliorare l’accessibilità al casello nonché l’adeguamento dell’intero tratto stradale antistante il casello, il proponente afferma che *“appare opportuno intervenire con un’azione di Rinforzo figurativo prevedendo una localizzazione e tipologia delle opere a verde in grado di contribuire ad una qualificazione estetica della strada. Tali interventi si concentrano in corrispondenza della rotonda di raccordo con il casello, la quale sarà interessata da una piantumazione con carattere ornamentale e dalla realizzazione di una piccola area boscata.”*

In tema di Opere di mitigazione, il proponente descrive in dettaglio gli interventi di mitigazione previsti e per i quali *“la scelta delle specie è stata prevalentemente influenzata dalle condizioni stazionali, mentre le tipologie di intervento sono state individuate in base al contesto*

ambientale e paesaggistico in cui si è operato.”. Nello specifico si rileva che “dove vi sia stato il riscontro di una necessita o criticità di tipo ambientale ...è prevalsa la scelta di interventi che permettessero di garantire la continuità biologica, come la ricostruzione delle trame vegetali agrarie interrotte, la previsione dei passaggi faunistici o la formazione di aree ad elevata valenza biologica (boschetti di pianura)”.

Inoltre si precisa che il proponente afferma che “la progettazione delle opere a verde recepisce quanto definito dal progetto definitivo che a sua volta approfondiva le scelte effettuate nello Studio di Impatto Ambientale, integrato con le prescrizioni del CIPE n° 2, 4, 6, 21, 22, 64”.

Sono previsti interventi sia nella fase di cantiere “per contribuire a ridurre i disagi arrecati durante la realizzazione dell’opera dai mezzi meccanici e dalle attività relative che producono rumori, vibrazioni e polveri” che in quella di esercizio “nella quale si evidenzia il rumore del transito degli automezzi, le emissioni atmosferiche da questi prodotte, le alterazioni alla visuale paesaggistica, lo sgrondo (e il trattamento) delle acque di piattaforma”.

Gli interventi ambientali e paesaggistici sono volti a:

- ricucire le interruzioni dei filari e dei percorsi potenzialmente utilizzati dalla fauna;
- ridurre le interferenze con i ricettori sensibili;
- arricchire la varietà e la densità dei filari arborei e arbustivi presenti;
- ricostituire e aumentare gli habitat di interesse faunistico e vegetazionale - floristico, per incrementare la biodiversità;
- integrare le mitigazioni al rumore prodotto, mediante implementazione delle barriere acustiche con l’impiego di siepi arboreo-arbustive, boschetti di pianura, fasce boscate;
- creare uno schermo visivo;
- attenuare le emissioni gassose ed acustiche (siepi e filari misti);
- definire una connotazione estetica e funzionale (aree intercluse, aiuole fiorite, filari, macchie di arbusti da fiore o con fogliame colorato);
- assicurare la ricucitura ecologica, la ricostruzione di habitat, il reinserimento di specie pregiate e di percorsi protetti per la fauna autoctona;
- consolidare le scarpate nei confronti dell’erosione nei versanti interessati da lavori di sbancamento in associazione con opere di ingegneria naturalistica;
- marcare determinati tratti peculiari di un territorio;
- identificare un nodo viario e territoriale importante.

Dalla lista delle tipologie mitigatorie adottate per l’intera Pedemontana, il proponente descrive quelle assunte per il tratto in esame, descrivendone anche graficamente nell’Abaco degli interventi di mitigazione allegato, le specifiche sui sestri d’impianto e sulle definizioni relative delle specie vegetali adottate. Le tipologie mitigatorie adottate sono:

- Filari doppio/singolo arboreo di 2 grandezza
- Siepi arboreo arbustiva di 2 grandezza
- Fascia di arbusti misti
- Prato con alberi
- Prato stabile – Prato fiorito
- Macchia ornamentale
- Macchia arboreo arbustiva di interesse faunistico

Viene inoltre illustrato, anche graficamente, il tipologico per l'opera di attraversamento faunistico previsto in corrispondenza del Km 55+382 dove, accanto al ponte canale previsto in parallelo alla roggia Boschier, è previsto un passaggio faunistico.

Tale opera ha come obiettivo:

“- la diminuzione della frammentazione del territorio e dell'isolamento delle popolazioni di animali, attraverso il ripristino degli scambi energetici interrotti con la costruzione dell'infrastruttura;

- la diminuzione degli incidenti alla circolazione, riducendo il rischio di attraversamento della fauna sulle vie di comunicazione.”

Il Proponente ha redatto la Relazione Paesaggistica (P63000RGCA0100. pdf) secondo i contenuti richiesti dal D.C.P.M 12/12/2005, in cui vengono messi in evidenza alcuni aspetti, nel seguito riassunti:

- per il livello comunale sono stati analizzati e comparati il tracciato del progetto del 2006 e quello oggetto del presente studio. Il proponente afferma che *“inserendo il tracciato nella tavola del mosaico della pianificazione comunale, emerge che all'altezza del km 54+910 viene lambita una zona residenziale, mentre all'altezza del km 55+400 viene lambita una zona A. Successivamente dal km 55+400 al km 55+495 l'asse principale interferisce con una fascia di rispetto cimiteriale”*.
- in riferimento al Piano Regionale di Sviluppo il proponente rileva che nella fase analitica sono emerse una serie di elementi significativi che obbligano a riconsiderare la dotazione infrastrutturale e il sistema della logistica, con diffuse conseguenze all'interno della. In tale ottica l'area Pedemontana rientra tra i contesti particolarmente critici. Si afferma quindi che *“l'infrastruttura in esame è coerente con le previsioni del PRS, in quanto fornisce un contributo diretto ad attenuare le criticità riscontrate nell'area Pedemontana.”*
- per quanto riguarda il vigente Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, il proponente rileva che il paesaggio della campagna, costituendo *“la riserva strategica della città/regione deve essere oggetto di un riordino composito e funzionale, volto a permettere l'interruzione della progressiva costituzione di una promiscuità insediativa, attraverso la commistione di elementi disomogenei reciprocamente conflittuali”*. L'inserimento del tracciato dell'opera evidenzia che l'intervento si colloca su *“Ambiti ad eterogenea integrità”*; mentre non interferisce con elementi di rilievo sia relativamente al *“Sistema insediativo ed infrastrutturale storico e archeologico”* che agli *“Ambiti per l'istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ad aree di tutela paesaggistica”*. Il proponente, inoltre, analizza anche le indicazioni presenti nel nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, adottato nel 2009, dove il paesaggio è *“fondamentale per comprendere le relazioni storiche e culturali che si sono sviluppate tra territorio e uomo, e rappresenta uno strumento necessario a garantire un corretto sviluppo e per interpretare i fenomeni insediativi e sociali.”*. Il proponente evidenzia quindi che *“nella tavola n.1a “Uso del suolo – Terra” l'intervento in esame ricade all'interno di “area ad elevata utilizzazione agricola” mentre “dall'analisi della tavola n.2 “Biodiversità” emerge che il progetto rientra in ambiti con “Diversità dello spazio agrario – medio alta”*.
- In riferimento all'analisi della cartografia del PTCP della Provincia di Treviso, il proponente rileva interferenze del tracciato attraverso all'altezza del km 54+760 circa il corso d'acqua vincolato ai sensi del D.Lgs.42/2004 denominato *“torrente Giaretta o Viazza, torrente Fontanelle”*. Inoltre si evidenzia che il progetto interferisce all'altezza del km 54+760 con *“Aree di potenziale completamento della rete ecologica.”*

- 308 80 30
- In riferimento *Quadro vincolistico e delle tutele ambientali*, il proponente dichiara che “i vincoli e le tutele ambientali sono stati individuati attraverso l'analisi degli strumenti pianificatori più significativi dal punto di vista ambientale: la Rete Natura 2000, il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Treviso e la strumentazione urbanistica dei comuni interessati”. Inoltre il proponente afferma che “l'infrastruttura di progetto interferisce con il corso d'acqua vincolato dal D.Lgs. 42/2004 denominato “torrente Giaretta o Viazza, torrente fontanelle” e la relativa fascia di rispetto tra il km 54+755 e il km 54+940. Nello stesso tratto l'infrastruttura interferisce con la “Fascia di ricarica degli acquiferi” individuata dal P.T.R.C. regionale e con “Agrocenturiato” individuato dal P.R.G. di Riese Pio X. Successivamente l'asse principale si sviluppa in trincea, interferendo dal km 54+940 al km 55+400 nuovamente con “Fascia di ricarica degli acquiferi” e “Agrocenturiato”. Dal km 55+400 al km 55+495 il tracciato interferisce con una fascia di rispetto cimiteriale, lambendo una zona A individuata dal P.R.G. del Comune di Riese Pio X. Per quanto attiene il casello, questo interferisce con la “Fascia di ricarica degli acquiferi” individuata dal P.T.R.C. regionale e con “Agrocenturiato” individuato dal P.R.G. comunale.
 - Viene rilevato dal proponente che “il progetto del casello di Riese Pio X si inserisce in un'area agricola poco urbanizzata. L'intervento comporterà inevitabilmente una frammentazione del tessuto agricolo. Qualche decina di ettari subiranno modificazioni imputabili al cambiamento di destinazione d'uso e ad un conseguente riassetto agricolo inerente la viabilità poderale e la gestione dei fondi” che comporterà una riduzione della funzionalità aziendale e quindi una maggiore difficoltà nella gestione degli elementi territoriali. Il proponente dichiara quindi che “rispetto al Tracciato Base, quello definitivo occuperà una maggior superficie di suolo agricolo. L'opera risulta però più concentrata e questo determinerà una minor formazione di reliquati. In entrambi i progetti non sono state previste aree di cantiere di tipo tecnico ed operativo. La fase di cantiere è stata dunque contenuta nell'ingombro dell'opera.”

Integrazioni volontarie

Integrazioni volontarie febbraio 2013

Il Proponente fornisce per entrambi i lotti in esame degli estratti al Progetto Definitivo dell'opera relativi allo studio architettonico degli imbocchi delle gallerie artificiali presenti lungo il tracciato dei due tratti in esame e delle opere a verde per lo svincolo di Riese Pio X, nonché gli estratti estrapolati dalle tavole del Progetto Esecutivo in fase di redazione al fine di “presentare esaurientemente le scelte di carattere formale e funzionale relativamente al tema degli imbocchi”.

Il proponente afferma che “le scelte di carattere progettuale che hanno portato allo sviluppo di questo particolare tipo di componente dell'infrastruttura sono:

- utilizzare una particolare finitura dei pannelli di rivestimento delle strutture di sostegno e contenimento;
- introdurre una cromia tipica per ogni ambito attraversato;
- trattamento delle superfici dei muri della trincea e della galleria che tengono conto dell'approssimarsi dell'imbocco, in modo da divenire una sorta di avvertimento della discontinuità dell'infrastruttura;
- inserire i loghi e il titolo dedicati all'ambito figurativo attraversato”.

Nello specifico, in riferimento alla tratta Lotto 2B il proponente evidenzia la finitura e i cromatismi dei muri di imbocco previsti per le gallerie Olmo e Marostica ovest.

Integrazioni volontarie luglio 2013

Per entrambi i lotti in esame il Proponente afferma che *“l’integrazione degli elaborati relativi alle opere di mitigazione ambientale ed all’integrazione delle opere architettoniche si è resa necessaria per dare una lettura coordinata e d’insieme delle scelte risultanti dalla redazione del Piano d’Inserimento Paesaggistico, scelte che hanno motivato gli interventi proposti nel Progetto Definitivo.*

In riferimento all’impatto dovuto alla presenza di barriere acustiche, il Proponente afferma che *“al fine di mitigare tali situazioni sono state applicate delle scelte di carattere costruttivo; le barriere ove troppo estese, in altezza o nello sviluppo, sono state rese meno “evidenti” utilizzando una tipologia trasparente. Tale scelta è stata utilizzata anche nel caso il contesto possa essere considerato come un “racconto” che l’utilizzatore dell’infrastruttura può scoprire attraversandola e dove, quindi, la trasparenza lo rende possibile. Nei luoghi o situazioni in cui la barriera serve solo ed unicamente da schermo al rumore il sistema costruttivo è più semplice, composto da pannelli in cls con inserti in legno. In molti casi poi, alle barriere sono affiancate delle quinte verdi che integrano il sistema mitigativo anche visivamente”.*

Inoltre il proponente afferma che *“grande attenzione è stata posta nella caratterizzazione delle opere d’arte ed in genere delle parti che si staccano dal piano campagna e non ricoperte dal verde”. Il proponente afferma quindi di voler “mantenere “traccia” della suddivisione figurativa il territorio attraversato dal tracciato, attraverso la caratterizzazione cromatica degli interventi inseriti sul territorio. A tal fine “sono stati scelti tre colori, tre loghi e tre titoli che, inseriti nel processo progettuale delle opere, le hanno contestualizzate”.*

1.1.8 Considerazioni finali di istruttoria

Con riferimento al quadro programmatico si evidenzia come la documentazione pervenuta a questa Commissione si caratterizza per livelli di approfondimento eterogenei che si palesano nel confronto incrociato con i Pareri emessi da altri Enti. In particolare si evidenzia che nel documento “ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012” della Regione Veneto sono segnalati i seguenti argomenti non esplicitati nel SIA:

- riguardo al Piano generale dei trasporti e della logistica (PGT) dichiara: 1) che il piano è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001; 2) “all’interno del quadro delineato dal PGT, la Superstrada Pedemontana Veneta (e di conseguenza i due lotti funzionali), si configura come potenziamento del collegamento tra l’autostrada A27 Venezia-Belluno con l’autostrada A31 “Valdastico”, collegamento ora consentito dalla presenza della A4 Milano-Venezia o attraverso la SS53 Postumia che, a causa delle caratteristiche funzionali (ingressi a raso, scarsa visibilità, semafori e sezioni inadeguate) e del passaggio in molte aree urbane, non è adeguata a svolgere tale funzione.
- riguardo il Programma infrastrutture strategiche PIS dichiara: “in tale documento il progetto della Superstrada Pedemontana Veneta non è presente, in quanto il progetto era stato inserito tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale dalla delibera n. 121 del CIPE del 21 dicembre 2001.
- riguardo al Piano Regionale Attività di Cava dichiara che “il Piano è stato adottato con D.G.R. n. 3121 del 23/10/2003, si è preso atto delle controdeduzioni e osservazioni con la deliberazione n. 135/CR del 21/10/2008 e con la deliberazione n.2912 del 14/10/2008 ha adottato la V.A.S. del P.R.A.C.” e riporta le leggi di riferimento da osservare: 1) “L.R. n. 44 del 7/9/1982 “Norme per la disciplina dell’attività di cava”, la quale, con le successive

modifiche ed integrazioni, è attualmente operante; 2) LR 44/82, art. 6, lettera a), stabilisce che tra i contenuti della relazione debba esserci l'individuazione delle compatibilità del PRAC con le linee fondamentali del Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.) di cui alla L.R. n. 72 del 1977.

- riguardo al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Vicenza aggiunge, alle informazioni già riportate nel SIA, che tale piano è stato approvato con DGRV n 708 del 2 maggio 2012. Il PTCP della Provincia di Vicenza è si adegua alla previsione UE in materia di "corridoi europei", nella fattispecie il Corridoio 5 che interessa direttamente il Veneto, ed a quanto previsto dall'Intesa Stato - Regione dell'8 agosto 2001 in materia di grandi collegamenti, riproposti nella Legge obiettivo (L.n.°443/01) e nei programmi di RFI in materia di alta velocità/capacità ferroviaria, dell'ANAS e delle diverse Società concessionarie di autostrade e dal recente Piano Regionale dei trasporti.
- riguardo al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Treviso dichiara che "le previsioni di piano in merito al sistema insediativo e infrastrutturale riconoscono l'importanza della Superstrada Pedemontana Veneta, poiché l'ambito in cui si colloca il progetto del lotto 3 tratta F è individuato come viabilità in progetto e in fase di realizzazione - autostrade e nodo infrastrutturale"

Dal punto di vista della procedibilità si evidenzia che i comuni ove sono previsti i depositi definitivi e temporanei, sono il Comune di Montebelluna, il Comune di Thiene, il Comune di Montecchio Precalcino, il Comune di Breganze, di cui i primi risultano inseriti nel SIA pubblicato nel 2005/2006 per l'approvazione del progetto preliminare dell'intera opera.

A seguito di valutazione di merito si ritiene che il progetto definitivo in valutazione debba essere considerato come parte del tutto complementare al progetto preliminare approvato con delibera CIPE 96/2006.

Con specifico riferimento alla verifica di ottemperanza delle opere in valutazione alle prescrizioni CIPE il Proponente ha spontaneamente trasmesso l'"Elaborato tecnico ricognitivo Prescrizioni CIPE - allegato al verbale n. 5 del 22.02.2010 del Comitato Tecnico-Scientifico". A tal proposito si specifica che il proponente ha omissso nell'allegato alcuni punti in quanto si tratta di prescrizioni che non necessitavano di elaborati grafici per le risposte.

Il quadro complessivo, pur nella sua assenza di organicità, sembra non far emergere sostanziali criticità in ordine agli aspetti programmatici.

Dal punto di vista del quadro progettuale le tematiche affrontate che presentano criticità risultano essere le seguenti:

- Per lo studio delle "Alternative progettuali", si osserva che la documentazione contiene tavole di comparazione tra i tracciati elaborati nelle diverse edizioni del progetto. Si evidenzia altresì che la configurazione del sistema di mobilità locale viene offerto in un solo assetto.
- Si rileva che il Proponente ha prodotto sotto la dizione di "analisi costi benefici" una analisi SWAT priva di una compiuta valutazione economica. Considerato altresì il carattere di complementarità che le opere in valutazione presentano con l'approvato progetto preliminare di cui alla delibera CIPE 96/2006 si ritiene che l'analisi SWAT presentata sia sostanzialmente adeguata a dimostrare che la soluzione "con progetto" possa essere considerata come "preferibile".

- Dal punto di vista della cantierizzazione, le sistemazioni dei depositi provvisori e definitivi risultano non sufficientemente approfondite nelle sistemazioni di superficie e nelle soluzioni tecnologiche.
- In riferimento al Lotto 2B, per la sezione dell'asse principale, si osserva che il Proponente evidenzia che lo stato ante operam già prevede una carreggiata di sezione pari a 25,00 m e che la sezione pari a 25.50 m è coerente con il resto dei lotti approvati
- Considerato con attenzione il quadro dei vincoli altimetrici che condizionano l'andamento longitudinale dell'asse principale delle opere in valutazione, che hanno determinato il sostanziale interrimento con una sezione tipologica di attraversamento territoriale in trincea, e visti gli esiti della VINCA si condividono le scelte tecniche del Proponente in ordine alle sistemazioni previste per il torrente Chiavon. Nondimeno l'opportunità di mantenere il più possibile il livello di naturalità dell'alveo originale e la conservazione della specificità identitaria del torrente stesso suggerisce di fare ricorso ad un recupero di una portata più consistente pari ad almeno il 30-40% della portata mediamente effluente in alveo.
- Per il lotto 3F, a seguito delle integrazioni pervenute, non si evidenziano particolari criticità ambientali.

Dal punto di vista del quadro ambientale il processo di valutazione condotto ha evidenziato una serie di criticità che dovranno essere oggetto di risolutive azioni di sviluppo, integrazione e completamento durante la successiva fase di progettazione esecutiva da parte del proponente e normate dal quadro prescrittivo, parte integrante del parere.

Per effetto di quanto esposto in precedenza:

la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale esprime

PARERE positivo di Compatibilità Ambientale del Progetto Definitivo

in merito al "Progetto Definitivo Superstrada Pedemontana Veneta. "Lotto 2 tratta B" dal km 29+300 al km 38+700" - "Lotto 3 tratta F" dal km 54+755 al km 55+494",

condizionato alle seguenti prescrizioni che il Proponente dovrà osservare nella redazione del Progetto Esecutivo:

con riferimento al quadro programmatico e progettuale:

- considerato che al Km 35+700 è prevista la creazione dell'area di Servizio Mason Nord Mason Sud il cui collegamento pedonale è previsto attraverso un sottopasso pedonale che presenta una scarsa qualità architettonica il progetto esecutivo dovrà sviluppare, ferme restando le norme sull'accessibilità, soluzioni pedonali alternative, segnatamente fuori terra, documentate anche con opportune simulazioni fotorealistiche, che possano svolgere un ruolo di riferimento identitario ed al contempo consentire una vista dall'alto atta a cogliere le specificità dei luoghi garantiscano un elevato livello qualitativo degli spazi ad uso pedonale.
- il progetto esecutivo dovrà sviluppare, per la deviazione del Torrente Chiavon, soluzioni tecniche atte a garantire il raddoppio del DMV (Deflusso Minimo Vitale) di legge portandolo a 200 l/s;
- approfondire in fase esecutiva la viabilità di cantiere e per quanto riguarda l'accessibilità dai cantieri ai depositi definitivi siti nei Comuni di Breganze e Montecchio Precalcino, i percorsi dovranno privilegiare l'utilizzo dell'asse della

STX 20 24

Superstrada Pedemontana Veneta e della relativa viabilità complementare, evitando di interessare tratti di viabilità pubblica preesistente”;

- sviluppare, la viabilità locale del Casello Breganze ovest, secondo la soluzione di progetto prospettata riposizionando più a nord ed immediatamente ai margini delle aree già previste per attività produttive, il tratto est-ovest di connessione alla SP Chizzalunga. Detta connessione, se tecnicamente possibile, dovrà preferibilmente essere effettuata tramite l'esistente confluenza di via dell'Industria;
- approfondire l'assetto della viabilità di tipo rurale per garantire la riconnessione di fondi agricoli altrimenti interclusi;
- approfondire la possibilità di adottare un pedaggiamento realizzato con sistema elettronico;
- lo sviluppo progettuale esecutivo dovrà prevedere interventi utili ad escludere l'assenza di residue criticità ambientali in ordine al clima acustico post operam ed approfondire l'opportunità di inserimento puntuale di impianti di barriere visive vegetali finalizzate a ridurre la percezione visiva delle opere;
- valutare la possibilità di collocare le proposte piste ciclabili preferibilmente sul lato residenze interessate, evitando che la collocazione sul lato opposto determini un potenziale aumento delle interferenze tra mobilità veicolare e ciclabile;
- sviluppare per la variante locale – accesso privato da via Miliane una soluzione progettuale in sede esecutiva migliorativa sia sul piano ambientale sia sul piano funzionale, che consenta l'accesso da via Miliane alle strutture produttive, con una soluzione alternativa che preveda un adeguato piazzale di ingresso;
- prevedere e sviluppare una soluzione progettuale che consenta la ricollocazione del "centro operativo" presso lo svincolo di Mason con una conseguente e sostanziale riduzione delle aree di esproprio;
- valutare, in corrispondenza della attuale via S. Gaetano, l'ipotesi di prevedere, ferme restando le esigenze di sicurezza del traffico stradale nonché delle Persone e dei luoghi, un'area di sosta dalla quale poter pedonalmente accedere alle struttura commerciale;
- sviluppare una soluzione progettuale di variante locale su svincolo su Via Breganzina che consenta la funzione di collegamento locale della strada in questione attraverso una ottimizzazione locale della mobilità che preveda l'ipotesi di soppressione della rotatoria alla progressiva km 32.798 con l'obiettivo di mantenere la continuità della viabilità locale in parallelo alla controstrada.
- nelle successive fasi di progettazione il progetto debba garantire in merito alle interferenze puntuali il funzionamento dei sottoservizi, anche se di rilevanza locale, eventualmente interferite.

con riferimento al quadro ambientale:

Componente "Ambiente idrico"

- in sede di progettazione esecutiva dovrà essere valutata la possibilità di elaborazione di una proposta tecnico-progettuale di nuova inalveazione del Torrente Chiavon, di riprofilatura dell'alveo del Torrente Laverda e di copertura del corridoio fluviale del Torrente Viazza. Il progetto esecutivo dovrà delineare le opportune nuove opere di mitigazione e/o compensazione connesse alla soluzione progettuale proposta.
- durante la fase esecutiva verificare le opere minori di continuità idraulica e di sistemazione dei canali irrigui e, più in generale, tutte le strutture di attraversamento, secondo le indicazioni fornite dalle autorità competenti, nonché, in rispetto alle normative in vigore, verificare tutti gli impianti di depurazione in relazione alla tipologia e al dimensionamento eseguito e tutti i punti di scarico finale, prevedendo in questi ultimi l'inserimento di stazioni di monitoraggio quali – quantitativo.
- porre particolare attenzione allo sviluppo della progettazione relativa alle previste opere di mitigazione e/o compensazione per i corpi idrici ricadenti nell'area di influenza del cantiere al km 36+700.
- per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio Ambientale, per tutte le fasi progettuali (ante, in corso e post opera), si sottolinea l'importanza di introdurre progressivamente i nuovi parametri (indicatori/indici) previsti dalla normativa vigente e che attualmente sono in fase di messa a punto presso gli enti preposti (Arpa e Regione Veneto).

Componente "Suolo e sottosuolo"

Lotto 2 tratta B

- in fase esecutiva sia per i tratti in trincea sia in rilevato per complessivi 3,5 km, oltre al tratto in galleria artificiale (Marostica W dal k 37+972,00 al km 38+598,40), dovranno essere effettuati approfondimenti geologico tecnici in relazione al livello di progettazione di riferimento.
- prima del reimpiego e utilizzo delle Terre e Rocce da scavo, effettuare opportuni campionamenti mirati al rispetto delle vigenti normative in materia di terre e rocce da scavo in relazione al fatto che nelle falde dei bacini idrogeologici in esame sono presenti significativi impatti sulla qualità delle acque riconducibili per lo più ad inquinamento da nitrati Comuni di Malo, Marostica, Bassano del Grappa, Altivole, Montebelluna e Volpago del Montello. (Classe 3).

Lotto 3 tratta F

- in fase di progetto esecutivo, relativamente al lotto in esame in cui è previsto un tratto di galleria artificiale (150 metri dal k 54+755,15 al k 54+900,14) approfondire la determinazione del Potenziale di liquefazione (par. 7.11.3.4 del D.M. 14/01/2008 N.T.C. Norme Tecniche per le Costruzioni).
- in fase di progetto esecutivo, approfondire per i comuni interessati dalla tratta in oggetto (San Zenone degli Ezzelini e Riese Pio X) la realizzazione della microzonazione sismica e caratterizzazione della misura diretta della velocità di propagazione delle onde di taglio (VS). Nei casi in cui tale determinazione non sia disponibile, la caratterizzazione sarà effettuata in base ai valori del numero equivalente di colpi della prova penetrometrica dinamica (Standard Penetration Test) NSPT, 30 nei terreni prevalentemente a grana grossa e della resistenza non drenata equivalente cu ,30 nei terreni prevalentemente grana fina.

Componente "Vegetazione, flora, fauna ed Ecosistemi"

- il progetto esecutivo dovrà approfondire la componente floristico-vegetazionale restituendo un quadro delle interferenze possibili dell'opera con gli elementi qualitativamente più importanti per valore naturalistico e sensibilità ecologica.

Lotto 2 tratta B

- in fase di progetto esecutivo, considerata l'importanza ecologica della rete idrica secondaria nell'ambito considerato dovrà essere prevista, ove compatibile con le primarie esigenze di sicurezza idraulica, la rinaturalizzazione degli argini attualmente cementati dei torrenti Chiavon e Laverda ricompresi all'intero del SIC "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe" al fine di compensare la riduzione di naturalità generata dall'intervento a progetto.
- il progetto esecutivo dovrà introdurre una opera di deframmentazione ecosistemica per mitigare l'effettiva incidenza dell'opera approfondendo gli impatti relativi alla area di servizio e nuovo casello Mason Vicentino, che nel progetto definitivo, rispetto al tracciato base del 2006, rappresentano elementi di maggior disturbo per la fauna con una azione di "rafforzamento dell'effetto barriera intrinseco all'opera".
- durante la fase di progettazione esecutiva il proponente, di concerto con gli Enti locali, dovrà definire interventi di riorganizzazione fondiaria, al fine di mitigare la sottrazione di suolo agricolo sulle aziende agricole interferite e sul sistema agroindustriale locale.

Lotto 3 tratta F

- il progetto esecutivo dovrà introdurre un intervento di deframmentazione per facilitare la continuità faunistica in direzione est-ovest.
- il progetto esecutivo elaborerà soluzioni progettuali con opere di mitigazione paesaggistica finalizzate alla valorizzazione dell'area interclusa tra la Superstada Pedemontana veneta, Via San Zenone e il nuovo casello;

Valutazione di incidenza

Lotto 2 tratta B

La fase di progettazione esecutiva dovrà, relativamente all'area SIC IT3220040 "Bosco Dueville e Risorgive limitrofe" e alla deviazione del torrente Chiavon, approfondire le azioni progettuali esecutive finalizzate alla ottimizzazione della compatibilità ambientale, in dettaglio:

- dimostrare attraverso opportune modellazioni idrauliche che l'intervento sull'alveo non comporterà alterazioni della disponibilità di acqua nel torrente esistente in relazione alle specie di interesse comunitario;
- effettuare un'attenta valutazione delle misure di attenuazione intese a garantire la continuità della rete idrica, al fine di assicurare l'integrità del sito SIC IT3220040 "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe".
- delineare in termini esecutivo-operativi come avverrà la procedura di recupero della fauna ittica quando si dovrà operare con alveo in secca.
- sviluppare le ottimali azioni di monitoraggio ante operam per confermare quanto garantito dal Proponente che ha affermato che le specie di interesse comunitario quali cobite e vairone non siano nel torrente Chiavon e che tali specie siano state censite solo nel torrente Riale, tuttavia le inserisce anche tra i possibili recettori dell'intervento di spostamento del torrente Chiavon.

- il monitoraggio dovrà fornire la base per sviluppare all'interno del progetto esecutivo la mappatura lungo il tracciato nelle aree interferite, dei siti di presenza reale e potenziale della rana di Lataste, del cobite e del vairone, specie d'interesse comunitario, che sia in relazione alle norme che le tutelano sia in relazione alla vulnerabilità intrinseca, rivestono un particolare interesse conservazionistico.
- per quanto concerne i rilievi faunistici effettuati e da effettuarsi nell'ambito del monitoraggio ante-operam, il progetto esecutivo dovrà fornire le motivazioni della scelta dei punti di monitoraggio e l'elenco delle specie animali rinvenute per ogni singolo punto di monitoraggio, con la segnalazione di eventuali specie d'interesse comunitario;

Componente "Salute pubblica"

- per entrambe le tratte in esame, operare una integrazione comparata e puntuale delle informazioni relative allo stato attuale della salute della popolazione coinvolta con i dati ottenuti dalla stima dei possibili impatti derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'infrastruttura in oggetto sulle varie componenti ambientali principalmente correlate con la salute umana.
- per entrambe le tratte in esame, effettuare una campagna di monitoraggio degli inquinanti atmosferici mediante l'impiego di centraline mobili nel territorio compreso all'interno dell'area in esame, in modo da utilizzare nel modello per la stima dei possibili impatti le concentrazioni reali degli inquinanti effettivamente rilevate nel dominio di indagine, e non concentrazioni stimate di inquinanti presenti in aree distanti dal dominio di indagine stesso.

Rumore e vibrazioni"

Lotto 2 tratta B

Rumore

- in fase di cantiere ed in fase esercizio (post-mitigazioni), prevedere una o più campagne di monitoraggio (rispettando le procedure di misura previste dalla normativa vigente) per garantire il rispetto dei limiti di legge per tutti i ricettori interessati, sia per quelli ubicati all'interno delle fasce di pertinenza dell'opera sia per quelli ubicati all'esterno delle stesse, tenendo presente che:
 - a. i limiti massimi di esposizione, previsti dal Proponente, per i ricettori oggetto di concorsualità con altre infrastrutture (stradali e/o ferroviarie) presenti sul territorio devono essere rivalutati, dal Proponente stesso, come da Nota Tecnica ISPRA trasmessa al MATTM in data 20/05/2010 (prot. ISPRA Nr. 0017900);
 - b. per la verifica dei limiti di zonizzazioni acustiche comunali, il Proponente deve estendere in maniera significativa (laddove necessario) la campagna di monitoraggio (in fase di cantiere ed in fase di esercizio) per i ricettori ubicati al di fuori delle fasce di pertinenza, potenzialmente impattati dall'infrastruttura, e non soffermarsi a quelli di primo fronte all'esterno delle fasce di pertinenza stesse.

Qualora i valori limite previsti dalla normativa vigente non siano tecnicamente conseguibili, la sostituzione degli infissi tradizionali con infissi fonoisolanti (interventi di mitigazione passiva) deve essere effettuata per tutti i ricettori in cui è stato verificato il superamento dei limiti di legge, sia per quelli ubicati all'interno delle fasce di pertinenza dell'opera sia per quelli ubicati all'esterno delle stesse (articolo 6 – DPR 142/2004) e non solo all'interno della fascia di pertinenza acustica.

- S V X 20 2 u
- Per quanto riguarda la fase di cantiere devono essere adottate tutte le misure di mitigazione ed eventualmente, laddove necessario, deve essere richiesta anticipatamente la Deroga, come da Legge Quadro 447/95, per tutti i ricettori interessati, sia per quelli ubicati all'interno delle fasce di pertinenza dell'opera sia per quelli ubicati all'esterno delle stesse. Particolare attenzione deve essere rivolta alle aree "critiche" individuate dal Proponente:
 - a meno di 40 m dall'asse del tracciato della SP111;
 - a meno di 20 m dall'asse del tracciato della SP119;
 - a meno di 35 m dall'asse del tracciato della SP248,

dove i volumi di traffico attuali comportano, secondo il Proponente stesso, un clima acustico generalmente prossimo ai limiti normativi e talvolta, nel caso di edifici più vicini agli assi stradali, superiore ai limite di legge.

Vibrazioni

- in fase di cantiere ed in fase esercizio, effettuare una campagna di monitoraggio, con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa, per garantire il rispetto dei limiti di legge per i ricettori più a ridosso dell'infrastruttura.

Lotto 3 tratta F

Rumore

- in fase di cantiere ed in fase esercizio (post-mitigazioni), effettuare una o più campagne di monitoraggio (rispettando le procedure di misura previste dalla normativa vigente) per garantire il rispetto dei limiti di legge per tutti i ricettori interessati, sia per quelli ubicati all'interno delle fasce di pertinenza dell'opera sia per quelli ubicati all'esterno delle stesse, tenendo presente che:
 - c. i limiti massimi di esposizione, previsti dal Proponente, per i ricettori oggetto di concorsualità con altre infrastrutture (stradali e/o ferroviarie) presenti sul territorio devono essere rivalutati, dal Proponente stesso, come da Nota Tecnica ISPRA (che si allega alla presente) trasmessa al MATTM in data 20/05/2010 (prot. ISPRA Nr. 0017900);
 - d. per la verifica dei limiti di zonizzazioni acustiche comunali, il Proponente deve estendere in maniera significativa (laddove necessario) la campagna di monitoraggio (in fase di cantiere ed in fase di esercizio) per i ricettori ubicati al di fuori delle fasce di pertinenza, potenzialmente impattati dall'infrastruttura, e non soffermarsi a quelli di primo fronte all'esterno delle fasce di pertinenza stesse (come dichiarato dal Proponente).

Qualora i valori limite previsti dalla normativa vigente non siano tecnicamente conseguibili, la sostituzione degli infissi tradizionali con infissi fonoisolanti (interventi di mitigazione passiva) deve essere effettuata per tutti i ricettori in cui è stato verificato il superamento dei limiti di legge, sia per quelli ubicati all'interno delle fasce di pertinenza dell'opera sia per quelli ubicati all'esterno delle stesse (articolo 6 – DPR 142/2004) e non solo all'interno della fascia di pertinenza acustica.

- Per quanto riguarda la fase di cantiere devono essere adottate tutte le misure di mitigazione ed eventualmente, laddove necessario, deve essere richiesta anticipatamente la Deroga, come da Legge Quadro 447/95, per tutti i ricettori interessati, sia per quelli ubicati all'interno delle fasce di pertinenza dell'opera sia per quelli ubicati all'esterno delle stesse.

Vibrazioni

- Al fine di poter valutare le modificazioni dell'impatto dovuto alle vibrazioni, in fase di cantiere ed in fase esercizio, effettuare una campagna di monitoraggio, con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla normativa, per garantire il rispetto dei limiti di legge per i ricettori più a ridosso dell'infrastruttura.

Componente "Paesaggio"

- In sede di progetto esecutivo si dovrà elaborare una documentazione atta alla verifica degli effetti indotti dell'opera sugli aspetti percettivi della componente e della efficacia delle mitigazioni proposte, da realizzarsi attraverso il necessario supporto di foto simulazioni ante e post operam da punti di vista esterni al tracciato, paesaggisticamente e percettivamente significativi e realistici (non viste "a volo d'uccello"), nonché dalle percorrenze panoramiche (pedonali e/o ciclabili). Coerentemente alle indicazioni del D.P.C.M. 12-12-2005, par. 4.2.4, le foto simulazioni dovranno prendere in considerazione "il tracciato proposto e le eventuali barriere antirumore, nei contesti di maggior sensibilità paesaggistica.

Il progetto esecutivo dovrà permettere il controllo delle azioni progettuali attraverso opportune foto simulazioni che saranno oggetto di attuazione in sede di progettazione esecutiva.

ALLEGATO: OSSERVAZIONI ESPRESSE DAL PUBBLICO

ELENCO DEGLI OSSERVATORI E SINTESI DEI RELATIVI ARGOMENTI

Argomenti emersi dalle osservazioni pervenute

Le seguenti note sintetizzano gli argomenti sollevati in sede di osservazione ordinati per nota con di seguito riportati i rispettivi punti evidenziati.

Si noti che alcune note non sono pervenute in forma completa a questa Commissione ma solo attraverso la sintesi riportata in calce alla Delibera della Giunta regionale. E più precisamente le seguenti: 16-01-oss; 17-01-oss; 18-01-oss; 19-01-oss; 21-01-oss; 22-01-oss; 23-01-oss; 24-01-oss; 25-01-oss; 26-01-oss.

03-01-oss) Sig. Girolametto Francesco ed altri – nota del 24/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0026381 del 31/10/2012

03-01-a) Viene ritenuta inidonea la scelta progettuale di realizzare un percorso ciclabile sul lato Est della sp. 129 in quanto prevede continue intersezioni con gli accessi carrabili. Si propone lo spostamento della ciclabile sul ciglio opposto (che presenta un fossato di scolo) che potrebbe essere realizzata in sovrapposizione al fossato esistente;

03-01-b) Si segnala la necessità di rivedere l'accesso per gli edifici ad Ovest della rotonda (prop. Carlesso) ritenuto sottodimensionato considerato che funzionale a più unità;

03-01-c) Si riscontra che la soluzione progettuale non contempla alcuna opera di adeguamento e messa in sicurezza di carattere idraulico; si segnalano eventi alluvionali aggravati per la mancanza di bonifica idraulica del territorio;

04-01-oss) Sig. Barausse Attilio – nota del 18/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023452 del 01/10/2012;

04-01-a) Si segnala il pericolo di inquinamento della falda acquifera in quanto la strada corre in trincea (e in galleria). Gli scarichi potrebbero provocare l'inquinamento di due pozzi di pescaggio per l'abbeveramento di animali e per colture intensive;

04-01-b) Interferenza della Superstrada con sei valvole di aggancio dell'impianto irriguo;

04-01-c) Alterazione del regime delle acque pluviali che scaricano su fossi di scolo che vanno a confluire su un pozzettone ubicato sull'incrocio del mapp.160 (e strada comunale San Pio X). Si chiede che la nuova Superstrada garantisca il deflusso delle acque pluviali;

04-01-d) La porzione nord del mappale 12 del fg.5 del comune di Pianezze causa interferenza con la costruzione della Superstrada verrà a trovarsi senza la possibilità di accesso alla proprietà in quanto l'esproprio taglia l'unico accesso esistente: si chiede di garantire l'accessibilità alla proprietà;

04-02-oss) Società Laverda S.p.A. - nota del 02/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023692 del 03/10/2012;

04-02-a) Considerato il programma di potenziamento del sito produttivo Laverda Spa chiede che la "bretella" di collegamento tra casello di Breganze ovest e la S.P. 119 "Chizzalunga" venga modificata nel suo tracciato, adottando una delle seguenti soluzioni proposte. Proposta A: asse parallelo al torrente Astico, variante per accesso diretto con rotonda al novo stabilimento, connessione sulla via della Seriola, rotonda su via chizzalunga; Proposta B: asse parallelo al torrente Astico, nuova strada parallela alla via della Seriola (tangente al nuovo stabilimento Laverda), rotonda su via chizzalunga;

04-03-oss) Sig.ra Carolo Giuliana - nota del 30/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023800 del 04/10/2012;

04-03-a) Si chiede che sia realizzata una sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona con il solo potenziamento della strada esistente. Non siano previsti caselli di accesso e, in tale prospettiva, le complanari siano stralciate con notevole riduzione di costi e di occupazione di suolo agricolo. Si chiede pertanto che siano rispettate le prescrizioni della legge istitutiva della SPV (legge finanziaria 23/12/1998 n. 448 art. 50, comma 1 lettera g e l'art. 145, comma 75 della L. 23/12/2000 n. 388) e le rimarcate prescrizioni del CIPE del 29/03/2006.

04-03-b) Si chiede che il collegamento tra la rotonda di uscita del casello di Breganze ovest (km 29+110) e la Strada provinciale n.119 Chizzalunga sia realizzato in adiacenza al tracciato e allo svincolo sud della SPV utilizzando parte del sedime della SP111 (a nord degli stabilimenti Laverda e Diesel) oppure, in subordine, la strada comunale via F.lli Laverda.

04-03-c) Si chiede che in relazione alla prevista rotonda sulla SP 119 Chizzalunga, posta in prossimità dell'abitato di Mirabella, sia eliminata la strada di collegamento ad ovest verso il torrente Astico e si realizzi un collegamento sicuro tra la pista ciclabile esistente Mirabella-Breganze e la strada rurale esistente denominata via della Seriola (es. sottopasso scatolato), per mantenere l'accesso ciclo-pedonale al torrente Astico e di conseguenza al più esteso percorso ciclabile che da nord scende lungo gli argini del suddetto torrente. Con l'attuale progetto si eliminerebbe l'unico accesso ciclo-pedonale attualmente esistente al torrente Astico nel territorio compreso tra i centri abitati di Breganze e Sandrigo.

04-04-oss) Sig. Rizzato Ernesto - nota del 01/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023797 del 04/10/2012;

04-04-a) Si chiede che sia realizzata una sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona con il solo potenziamento della strada esistente. Non siano previsti caselli di accesso e, in tale prospettiva, le complanari siano stralciate con notevole riduzione di costi e di occupazione di suolo agricolo. Si chiede pertanto che siano rispettate le prescrizioni della legge istitutiva della SPV (legge finanziaria 23/12/1998 n. 448 art. 50, comma 1 lettera g e l'art. 145, comma 75 della L. 23/12/2000 n. 388) e le rimarcate prescrizioni del CIPE del 29/03/2006.

04-04-b) Si chiede che i previsti caselli di Breganze Ovest e Bassano Est, mantengano la funzione di punto di accesso al sistema viario comprendente SPV - Autostrada A31 - Autostrada A27 ma utilizzando sistemi di riscossione del pedaggio di tipo dinamico senza costringere i veicoli a fermarsi ai caselli.

04-04-c) Si chiede che il collegamento tra la rotonda di uscita del casello di Breganze ovest (km 29+110) e la Strada provinciale n.119 Chizzalunga sia realizzato in adiacenza al tracciato e allo svincolo sud della SPV utilizzando parte del sedime della SP111 (a nord degli stabilimenti Laverda e Diesel) oppure, in subordine, la strada comunale via F.lli Laverda.

04-04-d) Si chiede che in relazione alla prevista rotonda sulla SP 119 Chizzalunga, posta in prossimità dell'abitato di Mirabella, sia eliminata la strada di collegamento ad ovest verso il torrente Astico e si realizzi un collegamento sicuro tra la pista ciclabile esistente Mirabella-Breganze e la strada rurale esistente denominata via della Seriola (es. sottopasso scatolato), per mantenere l'accesso ciclo-pedonale al torrente Astico e di conseguenza al più esteso percorso ciclabile che da nord scende lungo gli argini del suddetto torrente. Con l'attuale progetto si eliminerebbe l'unico accesso ciclo-pedonale attualmente esistente al torrente Astico nel territorio compreso tra i centri abitati di Breganze e Sandrigo.

04-04-e) Si chiede di razionalizzare la viabilità complementare che si inserisce sulla rotonda in prossimità del torrente Riale (33+285 Km) in modo da rendere il percorso a sud della SPV meno tortuoso con eventuale possibilità di spostare anche la suddetta rotonda a sud.

04-05-oss) Sig. Dettino Nicola - nota del 04/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023960 del 05/10/2012;

04-05-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-06-oss) Sig. Tarabini Lanfranco - nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023988 del 08/10/2012;

04-06-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-07-oss) Varie firme cittadini - nota del 27/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023985 del 08/10/2012;

04-07-a) Sia realizzata una sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona con il solo potenziamento della strada esistente. Non siano previsti caselli di accesso e, in tale prospettiva, le complanari siano stralciate con notevole riduzione di costi e di occupazione di suolo agricolo

04-07-b) Il collegamento tra la rotonda di uscita del casello di Breganze ovest (km 29+110) e la Strada provinciale n.119 Chizzalunga sia realizzato in adiacenza al tracciato e allo svincolo sud della SPV utilizzando parte del sedime della SP111 (a nord degli stabilimenti Laverda e Diesel) oppure, in subordine, la strada comunale via F.lli Laverda. Quest'ultima potrebbe diventare porzione sud/ovest di un'ampia rotonda in grado di smaltire meglio il traffico.

04-07-c) Qualora non si possa procedere al solo potenziamento della strada SP111 esistente, evitando pedaggiamento caselli e controstrade, si chiede che sia comunque razionalizzata la viabilità complementare che si inserisce sulla rotatoria in prossimità del torrente Riale (33+285 Km) in modo da rendere il percorso a sud della SPV meno tortuoso con eventuale possibilità di spostare anche la suddetta rotatoria a sud.

04-08-oss) Comune di Breganze (VI) – nota del 04/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023991 del 08/10/2012 con cui si inoltra la Deliberazione n. 37 del 02/10/2012;

04-08-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-16 - vedi

04-09-oss) Società Laverda S.p.A. – nota del 02/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024147 del 09/10/2012;

04-09-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-02 - vedi

04-10-oss) Società Costruzioni Miotti S.p.A – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024118 del 08/10/2012;

04-10-a) Il tratto della ripristinata SP 111 (ad ovest della rotatoria "Marostica Ovest") posto sull'omonima galleria artificiale interferisce con le aree di stoccaggio e con l'impianto di trattamento della Costruzioni Miotti S.p.A.. La soluzione arreca un danno gravissimo alla capacità produttiva il cui ristoro patrimoniale dovrebbe assumere come riferimento il valore di siti produttivi strategici per la funzionalità aziendale. Si propone una rettifica del progetto prevedendo un'estensione della galleria artificiale verso oveste e la collocazione della controstrada sulla verticale della stessa.

04-11-oss) Sig.ra Carolo Silvana – nota del 22/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024117 del 08/10/2012; da fare

04-11-b) Si evidenzia che, relativamente alla bretella di collegamento tra il progettato casello di Breganze Ovest e la SP Chizzalunga in località Mirabella, le misure di mitigazione dell'inquinamento acustico sono minime e relative solo a poche abitazioni questo nonostante il Commissario Delegato con nota del 22/06&2010 prot. 1914 assicurasse "ulteriori aspetti mitigativi dell'impatto acustico"

04-11-c) Si chiede che la bretella di collegamento tra il progettato casello di Breganze Ovest e la SP Chizzalunga in località Mirabella sia progettata in adiacenza alla SPV possibilmente utilizzando il sedime della via Laverda

04-11-d) Si chiede che nel caso la bretella di collegamento tra il progettato casello di Breganze Ovest e la SP Chizzalunga in località Mirabella sia mantenuta come progettata, si chiede: 1) che siano previste opere di mitigazione acustica per tutte le abitazioni, anche quelle di via Ca' Pasin e che lungo la stessa si preveda un percorso ciclopedonale di accesso al Torrente Astico collegato alla ciclabile Mirabella Breganze in modo da non isolare le abitazioni circondate dalla bretella stessa; 2) che sia garantita una uscita agevole e sicura, anche per i pedoni, da via Ca' Pasin alla SP Chizzalunga

04-11-e) Si chiede che lungo la bretella di collegamento tra il progettato casello di Breganze Ovest e la SP Chizzalunga in località Mirabella si preveda un percorso ciclopedonale di accesso al Torrente Astico collegato alla ciclabile Mirabella Breganze in modo da non isolare le abitazioni circondate dalla bretella stessa

04-11-f) Si chiede che siano resi pubblici i dati di monitoraggio della qualità dell'aria e, nel caso, siano prese misure per migliorare la stessa

04-12-oss) Sig. Baracchi Roberto – nota del 22/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024114 del 08/10/2012;

04-12-a) Si chiede che la bretella di collegamento tra il progettato casello di Breganze Ovest e la S.P.Chizzalunga in località Mirabella (per la quale non è stata rispettata la prescrizione del CIPE n° 96 del 29/03/2006 "Per l'intero tratto di sovrapposizione alla S.P. Gasparona e alla S.P. 248 compreso tra l'Astico e il Brenta, ove è prescritto di individuare una soluzione che concentri in un unico corridoio infrastrutturale sia la SPV che la viabilità locale e di servizio, evitando di interessare ambiti esterni al corridoio, con particolare riferimento a quelli integri dal punto di vista agricolo") sia progettata in adiacenza al tracciato della Superstrada Pedemontana Veneta, possibilmente utilizzando il sedime di via Laverda per non consumare ulteriore territorio agricolo;

04-12-b) si chiede che lungo la bretella casello di Breganze Ovest e la S.P.Chizzalunga si preveda un percorso ciclo pedonale di accesso al torrente Astico, collegato alla ciclabile Mirabella-Breganze, in modo da non isolare le abitazioni circondate dalla bretella stessa;

04-12-c) che sia garantita una uscita agevole e sicura (anche per i pedoni-) da via Ca' Pasin alla S.P. Chizzalunga;

04-12-d) che vengano resi pubblici i dati di monitoraggio della qualità dell'aria, e nel caso, prese misure per migliorare la stessa.

04-12-e) si chiede che lungo la bretella casello di Breganze Ovest e la S.P. Chizzalunga siano previste opere di mitigazione acustica per tutte le abitazioni (anche quelle di via Ca' Pasin)

04-13-oss) Confindustria Vicenza – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024161 del 09/10/2012;

04-13-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-02 - vedi

04-13-b) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-10 - vedi

04-14-oss) Varie firme cittadini – nota del 04/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024189 del 09/10/2012;

04-14-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-15-oss) Provincia di Vicenza – nota del 08/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024219 del 09/10/2012;

04-15-a1) Si chiede che venga formalizzato l'impegno a ripristinare le infrastrutture stradali che verranno compromesse a seguito del transito dei mezzi d'opera impegnati nella costruzione della superstrada ovvero ad assicurare sufficienti ristori economici a favore dell'Ente proprietario

04-15-a2) Per l'intersezione alla progr.32+800 si chiede (in analogia a quanto contemplato nel protocollo d'intesa a suo tempo sottoscritto) di prevedere una soluzione lineare a raso inibendo possibilmente le manovre di accumulo lungo la SP per la svolta a sinistra e di immissione in quest'ultima o in alternativa un collegamento diretto della strada comunale a via Capitoni eliminando l'intersezione con la SP Nuova Gasparona;

04-15-b1) Si chiede che i tratti dal ponte sul torrente Astico all'intersezione con la SP Chizzalunga e nel tratto successivo sino all'intersezione con via Riale in comune di Breganze siano di tipo CI, così come previsto per tutti i rimanenti tratti di tale strada provinciale;

04-15-b2) Si ritiene preferibile prevedere se possibile l'abbassamento del torrente Laverda, così come peraltro condiviso dal Genio Civile di Vicenza, auspicando in tale ipotesi un fattibile coordinamento con le competenti autorità idrauliche regionali al fine di conseguire l'eventuale

depenalizzazione del torrente contestualmente o contemporaneamente ai lavori di realizzazione della superstrada;

04-15-c1) Si chiede che il progetto venga integrato con documentazione progettuale che consenta la verifica del rispetto della vigente normativa di legge per quanto riguarda il dimensionamento geometrico delle intersezioni (in particolare il DM 19/04/2006);

04-15-c2) La corsia di immissione verso ovest nella SP Nuova Gasparona prevista in corrispondenza della progr.34+950 non è ammessa dalle vigenti norme di legge e pertanto va eliminata; il braccio di immissione dalla strada secondaria verso est è troppo inclinato rispetto alla direttrice principale;

04-15-d1) Si chiede che il progetto venga integrato con documentazione progettuale che consenta la verifica delle lunghezze delle corsie di accumulo delle intersezioni lineari a raso nonché la capacità ed il livello di servizio delle intersezioni a rotatoria; le verifiche dovranno essere effettuate sulla base di adeguate giustificazioni delle ipotesi assunte per dimensionare le matrici O/D; considerare negli scenari la configurazione con e senza apertura al traffico della A/31 nord e della variante alla SS 47 della Valsugana con proseguimento a sud sino alla SR 53;

04-15-d2) L'ipotesi di cantierizzazione prevista tra le progr. 37+100 e 38+300, che implica la deviazione del traffico della SP Nuova Gasparona su viabilità locale e su parte della SP 248 non è sufficientemente documentata in relazione al livello di funzionalità della deviazione; i ripristini dei fondi stradali andranno realizzati a totale onere del concessionario; si chiede di prevedere delle modalità costruttive della galleria che consentano di mantenere in corso d'opera il transito veicolare in entrambi i sensi di marcia lungo il tratto di strada provinciale interessato dai lavori o quanto meno un singolo senso di marcia.

04-15-e1) Per tutte le intersezioni a rotatoria si chiede di prevedere due corsie per i bracci d'ingresso relativi a tale strada, nonché per quelli relativi a strade percorse da apprezzabili flussi di traffico;

04-15-e2) La rotatoria prevista lungo la SP Gasparona all'intersezione con le vie Turra, Monte Ortigara e Capitoni in comune di Mason Vicentino, non presenta adeguata deviazione delle traiettorie in attraversamento del nodo. Si chiede di adeguarla;

04-15-f1) Si chiede che nelle intersezioni a raso lungo tale strada siano previste corsie specializzate per l'accumulo in mezzeraia;

04-15-f2) Il braccio di immissione di via ponte Cattaneo verso sud nella SP 248, è troppo inclinato rispetto alla direttrice principale. Si chiede di adeguarlo;

04-15-g1) Si chiede l'eliminazione di corsie di immissione in centro strada per il traffico che si immette nella SP Nuova Gasparona laddove previste;

04-15-g2) E' necessario prevedere un adeguato numero di piazzole di sosta lungo la SP Nuova Gasparona, così come prescritto dal DM 05/11/2011;

04-15-h1) Si chiede di documentare graficamente le verifiche delle intersezioni riguardo all'inscrivibilità dei mezzi ammessi al transito con riferimento alle massime sagome d'ingombro, preferibilmente mediante appositi software di simulazione;

04-15-h2) Si chiede in particolare di prevedere idonee piazzole di sosta in corrispondenza di punti nei quali si rende necessario stazionare per operazioni di ispezione o manutenzione (a titolo di esempio il ponte sul torrente Chiavone);

04-15-i1) Si evidenzia la non condivisione della soluzione progettuale prospettata per lo snodo viario in corrispondenza del casello di Breganze ovest per la quale si rileva la non piena coerenza con la delibera CIPE n.96 del 29.03.2006 ("una soluzione che concentri in un unico corridoio infrastrutturale sia la S.P. V che la viabilità locale e di servizio, evitando di interessare ambiti esterni al corridoio")

04-15-i2) Si chiede inoltre di prevedere, previa adeguato dimensionamento delle esigenze, parcheggi per l'utenza al di fuori dei caselli della SPV;

04-15-11) Si riscontra che lo studio del traffico si è concentrato quasi esclusivamente sull'analisi del traffico super stradale senza valutare in modo adeguato le ripercussioni sulla viabilità ordinaria per le quale ci si limita a prevedere un non trascurabile incremento del 10% rispetto alla precedente versione progettuale.

04-15-12) Si chiede che i manufatti di sottopassaggio ciclo pedonale siano di larghezza almeno pari a 4 m (non meno di 3,5 m).

04-15-m1) Si chiede di assicurare che, pur con le modificazioni introdotte su tale viabilità, il suo livello di servizio non si riduca mai al di sotto di quello attuale ma semmai migliori;

04-15-m2) Si chiede che tutti gli incroci sia lineari a raso che a rotatoria siano dotati di corsie riservate ciclo pedonali protette;

04-15-n1) Si chiede che il progetto della superstrada contempli l'impegno a mettere in atto a proprie spese i futuri interventi di adeguamento della rete viaria di livello inferiore necessari ad assicurare un livello di servizio non inferiore a quello attuale;

04-15-n2) Relativamente ai percorsi ciclo pedonali, si chiede che siano previsti raggi di curvatura interni non inferiori a 5 m e pendenze longitudinali non superiori al 5%;

04-15-o1) Riguardo al tratto di SP 111 Nuova Gasparona compreso tra il ponte sul torrente Astico e l'intersezione con la SP Chizzalunga, si chiede di vincolare urbanisticamente un corridoio utile per l'eventuale futura rettifica del tracciato in complanarità alla SPV la cui realizzazione sia a carico del concessionario;

04-15-o2) Si chiede di prevedere barriere di sicurezza in corrispondenza di tutti i manufatti di sottopassaggio alla SP Nuova Gasparona (ad es. non pare che siano previste in corrispondenza del sottopassaggio ciclo pedonale strada della Miliane previsto in prossimità del caseificio di Breganze);

04-15-p1) Si chiede di prevedere adeguata deviazione delle traiettorie in attraversamento della rotatoria prevista in adiacenza all'argine del torrente Astico;

04-15-p2) si chiede esplicitazione delle modalità di simulazione adottate per la valutazione degli effetti del traffico veicolare ai fini dell'inquinamento acustico,

04-15-q2) Si richiede di prevedere interventi di mitigazione acustica anche con riferimento alla viabilità complanare o comunque di nuova costruzione da realizzare in adiacenza alla SPV;

04-15-r1) L'intersezione prevista all'estremità sud/est del tratto in curva della bretella che aggira la zona industriale di Breganze, presenta un

angolo d'incidenza troppo acuto con conseguenti problematiche d'immissione nella viabilità locale provenendo da ovest e di uscita da essa in direzione ovest. Si chiede di adeguarla;

04-15-r2) Si chiede che le barriere fonoassorbenti esistenti lungo la SP Nuova Gasparona siano asportate senza danneggiarle al fine di successivi reimpieghi e depositate nei luoghi che saranno indicati da Viabilità S.p.A. società di gestione delle strade provinciali;

04-15-s1) La bretella di by pass verso nord alla rotonda prevista all'intersezione tra la SP Chizzalunga e la strada comunale che proviene dalla frazione di Mirabella, presenta un angolo d'incidenza troppo ridotto e potrebbe forse essere superflua qualora il traffico proveniente dalla predetta frazione non sia particolarmente intenso. Si chiede di adeguarla;

04-15-t1) Il braccio di uscita dalla zona industriale di Breganze che si immette in direzione sud nella SP Chizzalunga, non risulta conforme alle attuali prescrizioni normative che non ammettono in tale fattispecie (strada di tipo C) la manovra d'immissione con corsia di accelerazione. Si chiede di adeguarla;

04-15-u1) Si chiede di prevedere, lungo la SP Nuova Gasparona, una corsia di accumulo per la svolta a sinistra in corrispondenza dell'accesso al caseificio di Breganze.

04-15-v1) Si chiede di sostituire gli accessi diretti nella SP Nuova Gasparona, previsti in corrispondenza della progr. 31+350, con accessi diretti in via Olmo da ricavare tramite prolungamento della contro strada già prevista più ad ovest per l'accesso all'adiacente insediamento;

04-16-oss) Comune di Breganze (VI) – nota del 04/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024222 del 09/10/2012 con cui si inoltra la Deliberazione n. 37 del 02/10/2012;

04-16-a) Continuità della rete viaria locale (c.d. complanare). Si propone (come meglio illustrate nella tavola grafica 1/15 modificata), la continuità della rete viaria locale a Nord dello stabilimento Laverda, mediante collegamento tra l'uscita dello svincolo di Breganze Ovest e la rotonda lungo l'attuale S.P. "Chizzalunga", utilizzando l'attuale via Laverda e parte del sedime della S.P. denominata "Nuova Gasparona". Tale proposta recepisce, quanto raccomandato dalla delibera del CIPE n. 96 del 29.03.2006: "per il tratto Breganze-Nove", nella fase del progetto definitivo dovrà essere individuata "una soluzione che concentri in un unico corridoio infrastrutturale sia la S.P.V. che la viabilità locale e di servizio, evitando di interessare ambiti esterni al corridoio, con particolare riferimento a quelli integri dal punto di vista agricolo"

04-16-b) Rotatoria a sud della bretella di collegamento della zona Industriale e collegamento stradale intermedio con via Chizzalunga. Lungo la bretella di collegamento tra la Zona Industriale di Breganze e la nuova rotonda in località Mirabella si propone di spostare più a sud l'attuale rotonda prevista circa a metà del percorso e realizzare un nuovo collegamento stradale con via Chizzalunga. Tale richiesta è finalizzata a una minore interferenza con il futuro sviluppo urbanistico dell'area e garantisce un collegamento diretto fra un'importante area produttiva e il casello di Breganze ovest al fine come indicato nella delibera CIPE di "assicurare con la viabilità complementare e di collegamento la permeabilità della S.P.V. con la viabilità minore e con i numerosi poli produttivi industriali, al fine di conseguire l'obiettivo del decongestionamento della viabilità locale dei numerosi centri urbani interessati.

04-16-c) Rotatoria posta a sud del territorio comunale in corrispondenza della località "Mirabella". Per quanto riguarda la rotonda posta lungo la strada provinciale della "Chizzalunga" in località "Mirabella" si osserva che la stessa merita delle ulteriori valutazioni e degli approfondimenti di carattere tecnico. Le dimensioni di tale rotonda, le caratteristiche strutturali, gli accessi/recessi dalle vie limitrofe (in particolare per quanto riguarda via Ca' Pasin) devono trovare piena rispondenza e soluzione in merito ai volumi/flussi/piani del traffico che si svilupperanno con la costruenda SPV in considerazione che già attualmente si manifestano notevoli code nelle ore di punta.

04-16-d) Rettifica del tratto di complanare ad est della rotonda della zona Industriale. Si propone di rettificare maggiormente il tratto di complanare ad est della rotonda della zona Industriale, nel tratto a sud del caseificio e in corrispondenza di via delle Miliane, come meglio descritto nell'allegata tavola grafica (2/15 modificata). Tale proposta consente di garantire maggiore aderenza delta complanare al tracciato delta SPV, di modificare e migliorare l'innesto a Sud del caseificio e di intervenire sulle dimensioni della pista ciclabile e garantire la carrabilità.

04-16-e) Mitigazione ambientale, protezione acustica e ricomposizione dei fondi agricoli. Si ritiene necessario richiedere l'estensione di barriere acustiche ed interventi di mitigazione a tutto il tracciato dell'asse principale della S.P.V. compresi i tratti di nuova viabilità esterna, utilizzando il più possibile "barriere acustiche del tipo a "verde".

04-16-f) Si richiede che sia garantita una viabilità di tipo rurale per riconnettere i fondi agricoli altrimenti interclusi, e che i collegamenti con la viabilità locale siano realizzati garantendo la massima sicurezza.

04-16-g) Si richiede inoltre che sia considerata con grande attenzione la problematica di raccolta e smaltimento delle acque di prima pioggia, tenuto conto della situazione di particolare delicatezza idraulica e idrologica del territorio attraversato (in particolare la zona a Sud del Riale).

04-16-h) Aree per la promozione territoriale. E' utile ricordare le peculiarità del territorio e dei prodotti breganzesi, e pertanto è necessario evidenziare che in prossimità del casello/svincolo "Breganze Ovest", trovi un'importante area attrezzata per la valorizzazione dei prodotti tipici locali, come richiamato ed indicato nello Studio di Impatto Ambientale;

04-16-i) Integrazione allo studio del traffico della viabilità locale. Si richiede un'integrazione allo studio del traffico presentato, contenente l'analisi puntuale del traffico attuale e previsto su tutta la viabilità locale in comune di Breganze con particolare attenzione alla tavola 1/15 al fine di verificare la sostenibilità della soluzione progettuale proposta.

04-17-oss) Sig. Rizzato Tiziano – nota del 08/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024275 del 09/10/2012;

04-17-a) Si chiede che sia realizzata una sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona con il solo potenziamento della strada esistente. Non siano previsti caselli di accesso e, in tale prospettiva, le complanari siano stralciate con notevole riduzione di costi e di occupazione di suolo agricolo. Si chiede pertanto che siano rispettate le prescrizioni della legge istitutiva della SPV (legge finanziaria 23/12/1998 n. 448 art. 50, comma 1 lettera g e l'art. 145, comma 75 della L. 23/12/2000 n. 388) e le rimarcate prescrizioni del CIPE del 29/03/2006.

04-17-b) Si chiede di razionalizzare la viabilità complementare che si inserisce sulla rotonda in prossimità del torrente Riale (33+285 Km) in modo da rendere il percorso a sud della SPV meno tortuoso con eventuale possibilità di spostare anche la suddetta rotonda a sud.

04-17-c) Si chiede l'eliminazione attraversamenti a raso mediante sottopassi

04-17-d) Si chiede che il prolungamento sottoservizi esistenti (luce, gas, irrigazione fognatura, cavidotti ENEL, telefono, condotte metano)

04-17-c) Si chiede che siano realizzati semplici svincoli in corrispondenza delle principali intersezioni

04-17-f) Si chiede l'inserimento ai lati della strada di opere a verde quale mitigazione ambientale. In particolare si chiede l'inserimento di una barriera verde continua ad alto fusto sulle scarpate, negli spazi residui e di ritaglio al fine di limitare al massimo l'uso di barriere acustiche accoppiandole sempre e comunque ad una barriera verde anche se di ridotte dimensioni per mitigarne l'impatto visivo-percettivo

04-17-g) Si chiede la gratuità del tratto tra Breganze e Bassano almeno per i residenti e, solo se necessario, pedaggiamento, realizzato però con sistema elettronico o sistema di esazione a vignetta.

04-17-h) Si chiede il recupero integrale del finanziamento pubblico concesso con legge finanziaria 488/98 (art. 50, comma I bis lettera G) e del finanziamento regionale per evitare pedaggiamento successivo

04-17-i) In relazione al Casello di Breganze (km 29,30 - 30,10) e viabilità sud: 1) si chiede che venga posta particolare attenzione a questo snodo affinché possa assorbire in maniera fluida il traffico e non si verifichino blocchi/rallentamenti tali da riversare il traffico locale o di attraversamento sui centri di Breganze e Sandrigo; 2) si propone di inserire uno svincolo "a fagiolo" vicino al casello che connetta direttamente tutte le direttrici; 3) per quanto riguarda la viabilità si propone di variare l'assetto viario tra il casello di Breganze, la SP111, le complanari alla SPV e la SP119 per il quale si propone un grande svincolo a forma triangolare, a doppia o tripla corsia di marcia, posto a sud della SPV tra la Diesel e la SP119, corredato da una rotonda posta sull'intersezione della strada per l'abitato di Mirabella; 4) in linea generale si chiede di mantenere tutte le soluzioni di svincolo ed i nuovi sedimi stradali il più aderenti alla SPV recuperando i sedimi esistenti, diminuendo i tragitti dei veicoli e diminuendo quindi il consumo del territorio e l'abbattimento degli inquinanti acustici e atmosferici; 5) si propone di prevedere a nord della SPV un parcheggio scambiatore, area camper, campeggio come luogo di accoglienza turistica della pedemontana

04-17-l) In relazione alla Bretella sud, dal casello di Breganze a Mirabella per strada della Seriola: 1) Si chiede che la Bretella sud non sia realizzata; 2) non siano previsti nuovi sviluppi edilizi e urbanizzazioni a seguito della realizzazione della bretella; 3) si chiede che sia mantenuto l'accesso ciclo-pedonale al torrente Astico in continuità anche con l'attuale pista ciclabile Mirabella - Breganze attuando tutte le misure necessarie a rendere sicuro tale percorso per i mezzi non motorizzati.

04-17-m) In relazione alla Rotonda di Mirabella di Breganze: 1) si chiede che la rotonda sia spostata più ad ovest ed allungata per aumentarne l'efficienza e permettere l'immissione di strade secondarie laterali altrimenti inibite all'accesso sulla Chizzalunga in sicurezza; tale modifica consente altresì di evitare lo spostamento della roggia Seriola adiacente e permette, su vecchio sedime stradale, di inserire il passaggio ciclo-pedonale verso l'Astico; 2) si chiede che siano previsti e messi in sicurezza sui quattro bracci della rotatoria gli attraversamenti ciclo-pedonali con adeguate isole direzionali.

04-17-n) In relazione alle Complanari alla SPV e flussi di traffico previsti: 1) si chiede che sia verificata tutta la viabilità complementare e complanare di progetto adeguando le soluzioni progettuali ai flussi di traffico reali e programmati e alle tipologie di autoveicoli idonei e previsti; 2) si chiede che venga eseguita una complanare continua tra Bassano e Sarcedo di sezione adeguata (almeno di tipo C1) atta a contenere il traffico scorrevole e utilizzabile anche da autobus, autocarri e trattori agricoli eliminando ove possibile tutte le intersezioni a raso; 3) si chiede il posizionamento di rotonde ogni 2-3 km di adeguata dimensione in corrispondenza delle intersezioni delle strade principali di collegamento

04-17-o) In relazione all'Intersezione con via Olmo (km 31+300): 1) si chiede di mantenere la complanare a sud della SPV inserendo la rotonda nel prosieguo di via Bragetti

04-17-p) In relazione alle variazioni di altimetria della SPV, gallerie, trincee e cavalcavia: 1) si chiede, tenendo fissi i punti altimetrici dei torrenti Astico, Chiavone e Laverda di mantenere sulla quota di campagna le livellette della SPV (+1 o 1,5 m) o in alternativa di limitare al massimo la profondità della trincea (3 - 4 m massimo) inserendo dei sovrappassi alti al massimo 3 - 4 m; 2) si chiede di limitare e/o eliminare, lungo tutto il tracciato della SPV, i tratti in trincea profonda o galleria per limitare l'impatto ambientale; 3) si chiede di rinforzare i terrapieni lungo tutta la SPV con una cortina alberata

04-17-q) In relazione alla viabilità ciclo-pedonale: 1) si chiede siano mantenuti tutti gli attuali percorsi ciclo-pedonali presenti valutando anche quelli che non rientrano nelle piste ciclabili; 2) si chiede che sia individuata una rete infrastrutturale ciclo-pedonale di collegamento tra i centri abitati, le contrade, i luoghi di interesse storico-culturale - paesaggistico - ludico e che siano risolti, in sicurezza, i punti di intersezione con la SPV; in particolare si segnalano i seguenti collegamenti: a) Mirabella, argine del torrente Astico e zona cave verso Sandrigo; b) argine del torrente Astico da sud a nord in prossimità del ponte sul torrente; c) industrie Laverda e Diesel e centro di Breganze lungo la strada dei Mulini e la pista ciclabile di Strada delle Miliane; d) pista ciclabile del Maglio e argine del torrente Astico; e) via Olmo e Mirabella-Maragnole; f) via Olmo, via S. Gaetano con Maragnole in prossimità del torrente Chiavone; g) via S. Gaetano e via Breganzina con Margnole; e) strada dell'Albero, torrente Laverda e Mason (loc. Cantarana) - Schiavon

04-17-r) In relazione al Collegamento ciclopedonale su strada delle Miliane: 1) si chiede una soluzione che elimini l'adozione del tunnel scatolare di 106m poco sicuro e praticabile dalla bicicletta

04-17-s) In relazione al Collegamento ciclopedonale industrie Laverda - Diesel: 1) si chiede il sottopasso sulla rotonda che interseca via F.lli Laverda sia posta a sud per un miglior collegamento con le industrie e l'asilo della Diesel

04-17-t) In relazione all'assetto idrogeologico: 1) si chiede che siano prese tutte le precauzioni possibili per diminuire il rischio idrogeologico dell'area; 2) si chiede che sia previsto un piano di interventi al fine di risolvere e migliorare il rischio idraulico; 3) si chiede che non sia tombato il torrente Riale; 4) si chiede che tutti i ponti previsti sopra i torrenti e canali siano allungati oltre gli argini in modo da consentire il naturale deflusso delle acque in caso di eventi eccezionali; 5) si chiede di valutare una soluzione alternativa per non interagire pesantemente sul sistema idraulico e il suo equilibrio ambientale visto che la SPV attraversa e taglia una fascia delicatissima di ricarica della falda acquifera che dà sostegno a metà del veneto e attraversa anche un tratto della "Rete ecologica Natura 2000 (SIC IT3220040 Bosco di Dueville)"

04-17-u) In relazione alla componente "Flora e Fauna": 1) che non sia tombato il torrente Riale; 2) si chiede che tutti i ponti previsti sopra i torrenti e canali siano allungati oltre gli argini in modo da consentire il naturale deflusso delle acque in caso di eventi eccezionali e che fungano anche da corridoi ecologici; 3) che siano eseguite opere di deframmentazione faunistica lungo i torrenti Astico, Chiavone, Riale, Laverda al fine di favorire l'attraversamento della fauna e la rinaturazione

04-17-v) In relazione alla componente "Paesaggio" si chiede di integrare le indagini relative alle individuazioni degli elementi storici architettonici-archeologici al fine di una migliore valutazione dei possibili impatti sui siti stessi

04-17-w) In relazione alla progettazione del ponte sul torrente Astico (unico ambiente naturale di pianura rimasto) si chiede che venga posta particolare attenzione alla progettazione del ponte cercando di non entrare in contrasto con il ponte adiacente della SP111 e realizzando dei varchi

ecologici su entrambi i lati dell'argine

04-18-oss) Sig. Rizzato Tiziano ed altri – nota del 07/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024272 del 09/10/2012;

04-18-a) Si chiede che sia realizzata una sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona con il solo potenziamento della strada esistente. Non siano previsti caselli di accesso e, in tale prospettiva, le complanari siano stralciate con notevole riduzione di costi e di occupazione di suolo agricolo. Si chiede pertanto che siano rispettate le prescrizioni della legge istitutiva della SPV (legge finanziaria 23/12/1998 n. 448 art. 50, comma 1 lettera g e l'art. 145, comma 75 della L. 23/12/2000 n. 388) e le rimarcate prescrizioni del CIPE del 29/03/2006.

04-18-b) Si evidenzia che la sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona potrà, per la sola tratta da Rosà a Breganze portare ad un risparmio di oltre un milione di metriquadri di terreno agricolo e un risparmio economico di circa Euro 150.000.000

04-18-c) Si chiede l'eliminazione attraversamenti a raso mediante sottopassi con il mantenimento del reticolo stradale esistente, ricomposizione della maglia viaria e rispetto della partizione fondiaria poderal

04-18-d) Si chiede che il prolungamento sottoservizi esistenti (luce, gas, irrigazione fognatura, cavidotti ENEL, telefono, condotte metano)

04-18-e) Si chiede l'inserimento sulle zone laterali di fasce boscate con piante autoctone e tipologie coerenti con le tradizionali siepi campestri e inserimento di barriere artificiali in tali ambiti solo nel caso di superamento dei livelli sonori ammissibili

04-18-f) Si chiede che il pedaggiamento, se necessario, sia realizzato con sistema elettronico o sistema di esazione a vignetta.

04-18-g) Si chiede il recupero integrale del finanziamento pubblico concesso con legge finanziaria 488/98 (art. 50, comma 1bis lettera G) e del finanziamento regionale per evitare pedaggiamento successivo

04-18-h) Si chiede la verifica puntuale della salvaguardia dei pozzi e degli acquiferi. Studio sulle possibili variazioni di falda Messa in sicurezza della falda acquifera con revisione integrale e adeguato dimensionamento dei dispositivi di smaltimento delle acque di dilavamento

04-18-i) Si chiede di verificare che l'opera si inserisca nel contesto viabilistico della mobilità regionale e nazionale. Si chiede anche la pubblicazione della convenzione economica sul project al fine di un suo esame ed eventuale modifica/integrazione per rendere effettivamente l'opera sostenibile, sulla scorta dei reali flussi di traffico.

04-19-oss) Sig. Follesa Massimo M. – nota del 08/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024226 del 09/10/2012;

04-19-a) Segnala la mancata pubblicazione della documentazione (alla data 08/10/2012)

04-20-oss) Confindustria Vicenza – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024228 del 09/10/2012;

04-20-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-13 - vedi

04-21-oss) Dott. Ing. Frau Roberto (Caseificio di Breganze) – nota del 06/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024508 del 11/10/2012;

04-21-a) chiede di rettificare il tratto di complanare a est della Zona Industriale nel tratto a Sud e in corrispondenza a Via delle Miliane con particolare riguardo all'entrata ed uscita alla/dalla proprietà per migliorare la movimentazione delle merci caratterizzata da mezzi pesanti e per garantire altresì la massima sicurezza.

04-22-oss) Comitato "L'Autostrada che Vogliamo" – nota del 06/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024489 del 11/10/2012;

04-22-a) Si chiede che la SPV sia mitigata dal punto di vista acustico e dal punto di vista dei coni di salvaguardia visuale dalla collina alla campagna e mitigazioni arboree anche sulle complanari e bretelle;

04-22-b) Si chiede la verifica dei flussi di traffico delle arterie principali e secondarie nella configurazione finale e nella configurazione in fase di cantierizzazione;

04-22-c) Si chiede la messa in sicurezza sulle nuove rotatorie dei percorsi ciclopedonali e di attraversamento perpendicolare pedonale;

04-22-d) Si chiede che i percorsi ciclopedonali dovranno essere realizzati con barriere verdi di separazione dalle strade e dotati di punti di illuminazione pubblica;

04-22-e) Si chiede di prevedere i necessari attraversamenti idrici di irrigazione e di deflusso acque sulla SPV ed anche prevedere appositi bacini di raccolta piogge e il loro deflusso programmato;

04-22-f) Si chiede che gli attraversamenti ed innesti a raso secondari alle bretelle e complanari SPV siano messi in sicurezza.

04-22-g) Con riferimento alla Tav. 1 si chiede: messa in sicurezza della rotatoria e dei percorsi ciclopedonali; realizzazione di percorso ciclopedonale lungo il torrente Astico; previsione di collegamento diretto dalla rotatoria sull'Astico dell'attuale strada provinciale con complanare che, aderente e su parziale ex sedime della prec. provinciale, prosegue diretta per Bassano a nord della zona commerciale di proprietà del Comune di Breganze; realizzazione di tratto in galleria con rotatoria a raso; apposita mitigazione ambientale con sistemazione a verde del piano campagna della galleria; studio della viabilità delle bretelle e complanari a sud della SPV si ritiene utile posizionare il tratto di bretella al limite della futura espansione produttiva con relative rotatorie su bretella e sulla Chizzalunga; strada sul limite ovest dell'insediamento PIP D1/5 che colleghi la nuova bretella con Via dell'industria e a nord si congiunga con Via Laverda; Proseguo delle piste ciclopedonali; eliminazione della rotatoria in prossimità asilo Diesel; eliminazione del tratto di bretella posta a sud del caseificio;

04-22-h) Con riferimento alla Tav. 2 si chiede: eliminazione della rotatoria in prossimità asilo Diesel con spostamento a nord sopra la SPV su tratto in galleria; tratto in galleria che deve proseguire fino a dopo l'attuale sottopasso ciclopedonale; eliminazione del tratto di bretella posta a sud del caseificio; prosieguo della complanare aderente alla SPV; proseguimento della pista ciclabile della Chizzalunga che da Mirabella porta a Breganze; pista ciclopedonale da Via S. Eurosia a Mirabella in funzione del futuro insediamento IPAB presso casa Uderzo; collegamento diretto di via S. Eurosia con la complanare mediante una rotatoria posta su galleria della SPV(affiancata da percorso ciclopedonale) in ogni caso mantenere la ciclopedonale e adeguare l'uscita del caseificio sulla bretella SPV con svolta a destra e sinistra; verifica accesso all'abitazione Saggin; mitigazione con piantumazioni e acustica lungo tutto il tratto sud della SPV e a sud del fabbricato per almeno ml 150 ad est ed ovest del fabbricato.

04-22-i) Con riferimento alla Tav. 3 si chiede: 1 realizzare tratto in galleria più ampio su rotatoria di Vai Olmo-Bragetti mitigazione ambientale; 2

SV 2 2 2 1

verifica innesto viario con edificio evidenziato in rosso in prossimità della rotonda; 3 accesso su Via Olmo solo per residenti; 4 eliminazione dell'arteria secondaria di accesso; 5 si chiede di aggiungere un ponte in aderenza alla SPV carrabile sul nuovo alveo del torrente Chiavone che consenta di congiungere la stradina con Via Pajaron; 6 apposite mitigazione con piantumazioni ed acustica lungo tutto il tratto sud della SPV e a Nord del fabbricato della ditta Sasso-Viero per almeno ml 150 ad est ed ovest del fabbricato; 7 si chiede la demolizione e trasposizione del volume del fabbricato della proprietà Sasso-Viero con relativo indennizzo di ricostruzione; 8 prosiegua della pista ciclopedonale prevista in aderenza al nuovo alveo a nord sino alla casa Uderzo (area futuro intervento IPAB) e sud fino al dosso di Via Pajaron; 9 ripristino ambientale dell'intero alveo del torrente Chiavone dismesso con cessione gratuita dei terreni dismessi alle proprietà confinanti;

04-22-l) Con riferimento alla Tav. 4 si chiede: Formazione di unica rotonda in località Breganzina che consenta l'innesto anche su via san Gaetano; Sottopasso stradale e ciclopedonale della SPV su via Pajaron - Via Capiton; innesto delle stradine interpoderali più a sud della SPV per ragione del sottopasso; eliminazione conseguente delle due rotonde con inutile spreco di territorio; verifica idraulica del torrente Riale e torrente Laverda (pensile) con conseguente abbassamento dell'alveo e miglior deflusso in sicurezza.

04-23-oss) Società Diesel - nota del 04/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024492 del 11/10/2012;

04-23-a) Considerato che Diesel Spa possiede all'interno un asilo nido e scuola dell'infanzia regolarmente autorizzato chiede lo spostamento della rotonda posta all'incrocio delle vie F.Laverda/Chizzalunga (Tav. 1/15) in direzione nord-est e di conseguenza la traslazione dell'attuale sede stradale di Via F. Laverda a nord per permettere la realizzazione sul lato sud di un percorso ciclopedonale al fine di allontanare la sede stradale dal fabbricato ad uso asilo e scuola d'infanzia e di garantire una maggiore sicurezza in ingresso ed uscita dallo stesso

04-24-oss) Sig. Irlandese Donato - nota del 07/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024484 del 11/10/2012;

04-24-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-18 - vedi

04-25-oss) Sig.ra Sasso Alessandra - nota del 07/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024488 del 11/10/2012;

04-25-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-18 - vedi

04-26-oss) Sig. Rizzato Tiziano - nota del 07/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024332 del 10/10/2012;

04-26-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-17 - vedi

04-27-oss) Sig. Battistello Silvano - nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024459 del 11/10/2012;

04-27-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-28-oss) Sig. Tecchio Luigi - nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024426 del 11/10/2012;

04-28-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-29-oss) Sig.ra Giudicotti Luigia - nota del 04/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024451 del 11/10/2012;

04-29-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-30-oss) Sig.ra Poletto Maria - nota del 02/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024423 del 11/10/2012;

04-30-a) Si evidenzia che nella versione giugno 2010, era prevista una superficie di esproprio pari a 275 mq, nella versione febbraio 2012 l'area di occupazione è aumentata arrivando a 5.740 mq, tale superficie aggiuntiva è necessaria perché viene prevista la realizzazione di un'area di servizio; si esprime contrarietà alla nuova soluzione progettuale, pur favorevole ad accettare la precedente soluzione con un esproprio limitato; viene richiesta revisione dell'area di servizio per evitare di compromettere così pesantemente il fondo per un'opera non strettamente necessaria proprio in loco.

04-31-oss) Sig. Tessaro Enzo ed altri - nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024454 del 11/10/2012;

04-31-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-32-oss) Sig.ra Fortuna Elisabetta - nota del 10/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024591 del 12/10/2012;

04-32-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-24 - vedi

04-33-oss) Gruppo Consiliare "Scelte Condivise" - Comune di Breganze (VI) - nota del 02/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024605 del 12/10/2012;

04-33-a) Generale: Mitigazione ambientale su tutto il tratto della SPV e della viabilità complementare con barriere a verde sul modello dell'autostrada A31 Valdastico

04-33-b) Generale: Accurata progettazione della fase di cantierizzazione con approfondito studio dei flussi di traffico durante i lavori

04-33-c) Tav 1 di 15: Spostamento a nord della rotonda tra la viabilità complementare e la Chizzalunga verso la posizione attuale con conseguente accostamento della viabilità complementare alla sede della SPV. Spostamento a nord della nuova rotonda in località Mirabella. Spostamento a sud della rotonda sulla bretella lungo il fiume Astico in allineamento alla precedente. Collegamento tra le due precedenti rotonde realizzato sul limite di espansione della zona produttiva previsto nel Patti Intercomunale e conseguente ritorno di Strada della Seriola a strada comunale atta a servizio dei residenti. Collegamento della bretella di cui al punto precedente con l'attuale via dell'Industria. Modifica dell'intersezione di via Dell'Industria con via Chizzalunga eliminando le svolte a sinistra.

04-33-d) Tav 2 di 15: Spostamento a nord della rotonda tra la viabilità complementare e la Chizzalunga verso la posizione attuale con conseguente accostamento della viabilità complementare alla sede della SPV. Realizzazione di un breve tratto in galleria nell'intersezione della SPV con la Chizzalunga. Mantenimento della pista ciclabile di collegamento tra via Olmo e Mirabella o in alternativa trasformazione della stessa in carrabile + ciclo-pedonale con innesto sulla viabilità complementare del carrabile

04-33-e) Tav 3 di 15: Miglioramento innesto in prossimità della rotonda di via Olmo di una abitazione a est della rotonda stessa. Risanamento del vecchio alveo del Torrente Chiavone. Prolungamento della pista ciclo-pedonale lungo il nuovo tratto di torrente a nord fino a casa Uderzo in raccordo all'esistente, a sud fino all'intersezione con via Pajaron. Realizzazione di accesso alla proprietà ditta Sasso da via Brageffi con conseguente modifica della viabilità di servizio.

- 04-33-f) Tav 4 di 15: Realizzazione di un'unica rotonda tra via S. Gaetano e via Capitoni in sostituzione delle due previste con recupero per quanto possibile del sedime attuale di via Capitoni e sottopasso sulla SPV per via Pajaron con conseguente eliminazione della nuova bretella in via Riale.
- 04-34-oss) Sig. Sasso Ugo ed altri – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024602 del 12/10/2012;
- 04-34-a) Considerata la contiguità della nuova infrastruttura si chiede di demolire il fabbricato di proprietà (n. 21 planimetria) e ricostruirlo (previa perizia di stima) in altra area già individuata. In alternativa si chiede ricostruirlo più a sud verso l'alveo del torrente che verrà dismesso.
- 04-34-b) Si chiede eliminazione dell'arteria secondaria, caratterizzata da curve e controcurve a gomito, di accesso (indicazione in planimetria 21A) che spezza la proprietà in due tronconi (casa a nord e terreni a sud) costituenti un unico corpo fino al torrente dismesso;
- 04-34-c) Apposita mitigazione ambientale (piantumazioni) oltre che acustica lungo tutto il tratto sud della SPV e a Nord del fabbricato di proprietà (n. 21 planimetria) per almeno ml 150 ad est ed ovest del fabbricato di proprietà;
- 04-34-d) Si chiede di aggiungere un ponte in aderenza alla SPV e a sud carrabile sul nuovo alveo del torrente chiaveone che consenta di congiungere la stradina (indicazione planimetria 21B) con Via Bragetti. Pertanto l'accesso ai fondi avverrà poi da Via Pajaron-Breganzina; in alternativa viabilità che consenta l'accesso ai fondi da via Bragetti mediante innesto in prossimità delle case Cattelan (indicazione in planimetria 21C);
- 04-34-e) Proseguo della pista ciclopedonale prevista in aderenza al nuovo alveo a nord sino alla casa Uderzo (area futuro intervento IPAB) e sud fino al dosso di Via Pajaron. Tale percorso risulta indispensabile per una percorrenza in sicurezza dei ciclopedoni sia verso Breganze che verso la frazione di Maragnole.
- 04-34-f) Ripristino ambientale a raso dell'intero alveo del torrente chiaveone dismesso con cessione gratuita dei terreni dismessi alle proprietà confinanti;
- 04-34-g) Mitigazione ambientale e acustica mediante apposito progetto che dovrà essere sottoposto all'approvazione del Comune interessato dalla SPV nonché agli organi competenti (ARPAV, Beni Ambientali naturalistici e architettonici, Comunità, ULSS, ecc.) su tutto l'intera percorrenza nonché elementi, strade e manufatti previsti in progetto.
- 04-34-h) Ripristino e nuovi manufatti che consentano l'irrigazione e il deflusso delle acque lungo tutta la SPV.
- 04-35-oss) Società Costruzioni Miotti S.p.A – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024586 del 12/10/2012;
- 04-35-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-10 - vedi
- 04-36-oss) Sig.ra Cattaneo Sonia – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024873 del 16/10/2012;
- 04-36-a) Premesso che la proprietà, villa cinquecentesca denominata Ca del ferro, è interessata dall'esproprio (numero di 'Piano 183) per la realizzazione di una bretella. si chiede che la bretella di collegamento per Molvena non venga costruita; in subordine che la bretella venga tralata verso Est e che vengano previste opere di mitigazione (terrapieni, alberature, barriere antirumore, etc..)
- 04-37-oss) Sig. Schiavo Pietro – nota del 06/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024881 del 16/10/2012;
- 04-37-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi
- 04-38-oss) Sig. Schiavo Alessandro – nota del 06/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024868 del 16/10/2012;
- 04-38-a) Prolungamento sottoservizi esistenti (luce, gas, irrigazione fognatura, cavidotti ENEL, telefono, condotte metano)
- 04-38-b) Rivalutazione dell'opera alla luce delle mutate condizioni economiche e ambientali. In particolare si chiede che i costi ambientali siano computati con la corretta incidenza rispetto ai costi economici e che sia sospesa l'opera per diciotto mesi durante i quali avviare in particolare la rivalutazione della strategicità dell'opera;
- 04-38-c) Modifica progettuale per la messa in sicurezza della falda acquifera con revisione integrale e adeguato dimensionamento dei dispositivi di smaltimento delle acque di dilavamento
- 04-38-d) Avviare una informazione sul territorio in relazione agli impatti economici, ambientali e antropici e apertura di una discussione democratica e partecipata dell'opera (confronto pubblico)
- 04-38-e) Recupero integrale del finanziamento pubblico concesso con legge finanziaria 488/98 (art. 50, comma1bis lettera G) e del finanziamento regionale per evitare pedaggiamento successivo
- 04-38-f) Accessibilità pubblica ai documenti di sostenibilità economica: 1) piano economico e finanziario; 2) convenzione economica tra Regione Veneto e Società concessionaria (S.I.S)
- 04-38-g) Che sia cancellato dal progetto il tratto "Lotto 1 dal Km 4+274,31 al Km 23+600,00"
- 04-38-h) Eliminazione attraversamenti a raso mediante sottopassi
- 04-38-i) Eliminazione rotonde
- 04-38-l) Accessi all'infrastruttura paralleli al percorso, con corsia di immissione sufficiente a garantire la facile fruibilità
- 04-39-oss) Sig.ra Gaspari Maddalena -- nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024948 del 16/10/2012;
- 04-39-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi
- 04-40-oss) Sig. Schiavo Pietro – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024941 del 16/10/2012;
- 04-40-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi
- 04-41-oss) Sig.ra Gaspari Maddalena – nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024847 del 16/10/2012;

04-41-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-42-oss) Sig. Rizzato Tiziano - nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024859 del 16/10/2012;

04-42-a1) Si chiede che sia realizzata una sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona con il solo potenziamento della strada esistente. Non siano previsti caselli di accesso e, in tale prospettiva, le complanari siano stralciate con notevole riduzione di costi e di occupazione di suolo agricolo. Si chiede pertanto che siano rispettate le prescrizioni della legge istitutiva della SPV (legge finanziaria 23/12/1998 n. 448 art. 50, comma 1 lettera g e l'art. 145, comma 75 della L. 23/12/2000 n. 388) e le rimarcate prescrizioni del CIPE del 29/03/2006.

04-42-a2) In relazione alla progettazione del ponte sul torrente Astico (unico ambiente naturale di pianura rimasto) si chiede che venga posta particolare attenzione alla progettazione del ponte cercando di non entrare in contrasto con il ponte adiacente della SP111 e realizzando dei varchi ecologici su entrambi i lati dell'argine

04-42-b2) Con riferimento a "Flora e Fauna" si evidenzia: 1) che la SPV attraversa in più punti la Rete ecologica Natura 2000 (SIC IT3220040 Bosco di Dueville e risorgive limitrofe); 2) che il biotopo "bosco di Dueville" rappresenta la ZPS IT 3220013 situata ad una distanza di circa 9,5 km dall'area del torrente Chiavone, Riale, Laverda (km 32+350 - Km 33+720); 3) si evidenzia che la valutazione di incidenza necessita di integrazioni e verifica in particolare per l'analisi sul torrente Riale che presenta cenosi da tutelare in modo più consistente sia a nord che a sud della SPV; 4) tutta l'area tra il Chiavone e il Laverda a nord della SP111 e tra il Chiavone e il Riale a sud della SP111 risulta una tra le aree a più alta naturalità della fascia pedemontana/pedecollinare

04-42-b2) Si chiede di razionalizzare la viabilità complementare che si inserisce sulla rotatoria in prossimità del torrente Riale (33+285 Km) in modo da rendere il percorso a sud della SPV meno tortuoso con eventuale possibilità di spostare anche la suddetta rotatoria a sud.

04-42-c) Si chiede l'eliminazione attraversamenti a raso mediante sottopassi con il mantenimento del reticolo stradale esistente, ricomposizione della maglia viaria e rispetto della partizione fondiaria poderali

04-42-d) Si chiede che il prolungamento sottoservizi esistenti (luce, gas, irrigazione fognatura, cavidotti ENEL, telefono, condotte metano)

04-42-e) Si chiede che siano realizzati semplici svincoli in corrispondenza delle principali intersezioni

04-42-f) Si chiede l'inserimento ai lati della strada di opere a verde quale mitigazione ambientale. In particolare si chiede l'inserimento di una barriera verde continua ad alto fusto sulle scarpate, negli spazi residui e di ritaglio al fine di limitare al massimo l'uso di barriere acustiche accoppiandole sempre e comunque ad una barriera verde anche se di ridotte dimensioni per mitigarne l'impatto visivo-percettivo

04-42-g) Si chiede la gratuità del tratto tra Breganze e Bassano almeno per i residenti e, solo se necessario, pedaggiamento, realizzato però con sistema elettronico o sistema di esazione a vignetta.

04-42-h) Si chiede il recupero integrale del finanziamento pubblico concesso con legge finanziaria 488/98 (art. 50, comma 1 bis lettera G) e del finanziamento regionale per evitare pedaggiamento successivo

04-42-i) In relazione al Casello di Breganze (km 29,30 - 30,10) e viabilità sud: 1) si chiede che venga posta particolare attenzione a questo snodo affinché possa assorbire in maniera fluida il traffico e non si verifichino blocchi/rallentamenti tali da riversare il traffico locale o di attraversamento sui centri di Breganze e Sandrigo; 2) si propone di inserire uno svincolo "a fagiolo" vicino al casello che connetta direttamente tutte le direttrici; 3) per quanto riguarda la viabilità si propone di variare l'assetto viario tra il casello di Breganze, la SP111, le complanari alla SPV e la SP119 per il quale si propone un grande svincolo a forma triangolare, a doppia o tripla corsia di marcia, posto a sud della SPV tra la Diesel e la SP119, corredato da una rotonda posta sull'intersezione della strada per l'abitato di Mirabella; 4) in linea generale si chiede di mantenere tutte le soluzioni di svincolo ed i nuovi sedimi stradali il più aderenti alla SPV recuperando i sedimi esistenti, diminuendo i tragitti dei veicoli e diminuendo quindi il consumo del territorio e l'abbattimento degli inquinanti acustici e atmosferici; 5) si propone di prevedere a nord della SPV un parcheggio scambiatore, area camper, campeggio come luogo di accoglienza turistica della pedemontana

04-42-l) In relazione alla Bretella sud, dal casello di Breganze a Mirabella per strada della Seriola: 1) Si chiede che la Bretella sud non sia realizzata; 2) non siano previsti nuovi sviluppi edilizi e urbanizzazioni a seguito della realizzazione della bretella; 3) si chiede che sia mantenuto l'accesso ciclo-pedonale al torrente Astico in continuità anche con l'attuale pista ciclabile Mirabella - Breganze attuando tutte le misure necessarie a rendere sicuro tale percorso per i mezzi non motorizzati.

04-42-m) In relazione alla Rotonda di Mirabella di Breganze: 1) si chiede che la rotonda sia spostata più ad ovest ed allungata per aumentare l'efficienza e permettere l'immissione di strade secondarie laterali altrimenti inibite all'accesso sulla Chizzalunga in sicurezza; tale modifica consente altresì di evitare lo spostamento della roggia Seriola adiacente e permette, su vecchio sedime stradale, di inserire il passaggio ciclo-pedonale verso l'Astico; 2) si chiede che siano previsti e messi in sicurezza sui quattro bracci della rotatoria gli attraversamenti ciclo-pedonali con adeguate isole direzionali.

04-42-n) In relazione alle Complanari alla SPV e flussi di traffico previsti: 1) si chiede che sia verificata tutta la viabilità complementare e complanare di progetto adeguando le soluzioni progettuali ai flussi di traffico reali e programmati e alle tipologie di autoveicoli idonei e previsti; 2) si chiede che venga eseguita una complanare continua tra Bassano e Sarcedo di sezione adeguata (almeno di tipo C1) atta a contenere il traffico scorrevole e utilizzabile anche da autobus, autocarri e trattori agricoli eliminando ove possibile tutte le intersezioni a raso; 3) si chiede il posizionamento di rotonde ogni 2-3 km di adeguata dimensione in corrispondenza delle intersezioni delle strade principali di collegamento

04-42-o) In relazione all'Intersezione con via Olmo (km 31+300): 1) si chiede di mantenere la complanare a sud della SPV inserendo la rotonda nel prosieguo di via Bragetti

04-42-p) In relazione alle variazioni di altimetria della SPV, gallerie, trincee e cavalcavia: 1) si chiede, tenendo fissi i punti altimetrici dei torrenti Astico, Chiavone e Laverda di mantenere sulla quota di campagna le livellette della SPV (+1 o 1,5 m) o in alternativa di limitare al massimo la profondità della trincea (3 -4 m massimo) inserendo dei sovrappassi alti al massimo 3 -4 m; 2) si chiede di limitare e/o eliminare, lungo tutto il tracciato della SPV, i tratti in trincea profonda o galleria per limitare l'impatto ambientale; 3) si chiede di rinforzare i terrapieni lungo tutta la SPV con una cortina alberata

04-42-q) In relazione alla viabilità ciclo-pedonale: 1) si chiede siano mantenuti tutti gli attuali percorsi ciclo-pedonali presenti valutando anche quelli che non rientrano nelle piste ciclabili; 2) si chiede che sia individuata una rete infrastrutturale ciclo-pedonale di collegamento tra i centri abitati, le contrade, i luoghi di interesse storico-culturale - paesaggistico - ludico e che siano risolti, in sicurezza, i punti di intersezione con la SPV;

in particolare si segnalano i seguenti collegamenti: a) Mirabella, argine del torrente Astico e zona cave verso Sandrigo; b) argine del torrente Astico da sud a nord in prossimità del ponte sul torrente; c) industrie Laverda e Diesel e centro di Breganze lungo la strada dei Mulini e la pista ciclabile di Strada delle Miliane; d) pista ciclabile del Maglio e argine del torrente Astico; e) via Olmo e Mirabella-Maragnole; f) via Olmo, via S. Gaetano con Maragnole in prossimità del torrente Chiavone; g) via S. Gaetano e via Breganzina con Margnole; e) strada dell'Albero, torrente Laverda e Mason (loc. Cantarana) - Schiavon

04-42-r) In relazione al Collegamento ciclopedonale su strada delle Miliane: 1) si chiede una soluzione che elimini l'adozione del tunnel scatolare di 106m poco sicuro e praticabile dalla biciclette

04-42-s) In relazione al Collegamento ciclopedonale industrie Laverda - Diesel: 1) si chiede il sottopasso sulla rotonda che interseca via F.lli Laverda sia posta a sud per un miglior collegamento con le industrie e l'asilo della Diesel

04-42-t) In relazione all'assetto idrogeologico: 1) si chiede che siano prese tutte le precauzioni possibili per diminuire il rischio idrogeologico dell'area; 2) si chiede che sia previsto un piano di interventi al fine di risolvere e migliorare il rischio idraulico; 3) si chiede che non sia tombato il torrente Riale; 4) si chiede che tutti i ponti previsti sopra i torrenti e canali siano allungati oltre gli argini in modo da consentire il naturale deflusso delle acque in caso di eventi eccezionali; 5) si chiede di valutare una soluzione alternativa per non interagire pesantemente sul sistema idraulico e il suo equilibrio ambientale visto che la SPV attraversa e taglia una fascia delicatissima di ricarica della falda acquifera che dà sostegno a metà del veneto e attraversa anche un tratto della "Rete ecologica Natura 2000 (SIC IT3220040 Bosco di Dueville)"

04-42-u) In relazione alla componente "Flora e Fauna": 1) che non sia tombato il torrente Riale; 2) si chiede che tutti i ponti previsti sopra i torrenti e canali siano allungati oltre gli argini in modo da consentire il naturale deflusso delle acque in caso di eventi eccezionali e che fungano anche da corridoi ecologici; 3) che siano eseguite opere di deframmentazione faunistica lungo i torrenti Astico, Chiavone, Riale, Laverda al fine di favorire l'attraversamento della fauna e la rinaturazione

04-42-v) In relazione alla componente "Paesaggio" si chiede di integrare le indagini relative alle individuazioni degli elementi storici, architettonici-archeologici al fine di una migliore valutazione dei possibili impatti sui siti stessi

04-43-oss) Sig.ra Azzolin Fiorenza - nota del 11/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024648 del 12/10/2012;

04-43-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-18 - vedi

04-44-oss) Sig. Schiavo Alessandro - nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024668 del 12/10/2012;

04-44-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-45-oss) Sig. Schiavo Alessandro - nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024680 del 12/10/2012;

04-45-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-46-oss) Sig. Schiavo Pietro - nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024677 del 12/10/2012;

04-46-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-47-oss) Sig. Nemo Pierfranco - nota del 11/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024744 del 15/10/2012;

04-47-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-18 - vedi

04-48-oss) Sig. Schiavo Pietro - nota del 06/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024653 del 12/10/2012;

04-48-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-49-oss) Sig. Schiavo Alessandro - nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024667 del 12/10/2012;

04-49-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-50-oss) Sig. Schiavo Alessandro - nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024666 del 12/10/2012;

04-50-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-51-oss) Sig.ra Gaspari Maddalena - nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024665 del 12/10/2012;

04-51-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-52-oss) Sig. Schiavo Pietro - nota del 06/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024674 del 12/10/2012;

04-52-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-53-oss) Sig.ra Gaspari Maddalena - nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024676 del 12/10/2012;

04-53-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-54-oss) Sig.ra Gaspari Maddalena - nota del 03/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024679 del 12/10/2012;

04-54-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-55-oss) Varie firme cittadini - nota del 02/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024704 del 15/10/2012;

04-55-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-24 - vedi

04-56-oss) Sig. Giaretta Daniele - nota del 10/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024660 del 12/10/2012;

04-56-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-18 - vedi

04-57-oss) Sig. Giaretta Daniele - nota del 10/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024658 del 12/10/2012;

04-57-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-18 - vedi

04-58-oss) Sig. Scramoncin Giovanni – nota del 05/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0025478 del 22/10/2012;

04-58-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-38 - vedi

04-59-oss) Provincia di Vicenza e Comune di Vicenza A.A.T.O. Bacchiglione – nota del 02/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023699 del 03/10/2012;

04-59-a) in considerazione della particolare vulnerabilità idrogeologica del territorio attraversato dalla Superstrada è fondamentale evitare sistemi a mezzo pozzi disperdenti delle acque reflue trattate, delle acque di prima pioggia e delle acque meteoriche, preferendo il recapito delle stesse su corpo idrico superficiale. Opportune misure dovranno essere previste nel tratto stradale compreso fra i comuni di Castelgomberto a Breganze compresi.

04-59-b) si propone di predisporre una protezione totale dell'acquifero, in relazione alla presenza di attingimenti idropotabili sottogradiente della costruenda superstrada (tratti compresi tra le progressive 29+000 - 29+730; 29+000 - 29+950; 29+925 - 30+350; 29+750 - 30+700; 30+700 - 31+250; 31+325 - 31+850; 31+850 - 32+350; 32+350 - 33+325; 33+325 - 33+675)

04-60-oss) Sig.ra Seganfreddo Pierina – nota del 19/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0025970 del 26/10/2012;

04-60-a) Attualmente l'azienda Agricolo-Agrituristica utilizza l'accesso dalla S.P. Nuova Gasparona da cui dista circa 20 mt. (sulla base del quale aveva investito per la ristorazione). Nel progetto l'azienda viene privata dell'accesso diretto alla sede stradale. Si chiede che sia prevista un'apposita area a verde attrezzata a parcheggio con possibile sosta degli automezzi, dando la possibilità agli utenti di accedere pedonalmente all'attività e poter usufruire dei servizi di alloggio, ristorazione e vendita prodotti tipici.

04-61-oss) Sig. Barausse Attilio – nota del 18/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0023452 del 01/10/2012.

04-61-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-01 - vedi

05-01-oss) Sig.ra Benotto Rosa Bruna ed altri – nota del 30/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0027327 del 13/11/2012

05-01-a) Si lamenta che la soppressione dello svincolo su Via Breganzina. Poiché l'immobile sopra citato e' un locale pubblico storico con parcheggio, con licenze di Bar e Tabacchi chiedono una soluzione che eviti un grave danno economico dovuto al mancato sbocco nella nuova SPV.

06-01-oss) Sig. Battistello Simone ed altri – nota del 27/09/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0027896 del 19/11/2012

06-01-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-07 - vedi

07-01-oss) Sig.ra Bozzetto Pia ed altri – nota del 13/11/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0027991 del 20/11/2012

07-01-a) Si richiede che, in corrispondenza del Km. 30 parte a Nord (della tavola 1/15), venga ripristinato il muro di sostegno così come rappresentato nel progetto definitivo precedente, e venga resa accessibile all'abitazione insistente sul mappale n. 304 la strada in progetto posta a confine con la S.P.V. in corrispondenza del Km. 30, in sostituzione di quella in progetto posta più a nord.

08-01-oss) Sig. Pennestre Furio ed altri – nota del 21/11/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0028788 del 28/11/2012

08-01-a) Non si condividono i motivi tecnici che portano alla realizzazione della SPV in rilevato in tutta la tratta masonense quando si arriva da Breganze in trincea e si prosegue a Marostica in trincea coperta.

08-01-b) Si propone la soluzione n.1) che permette di evitare la sopraelevazione prevista in località Villaraspà, determinando un minor costo per la realizzazione dell'opera, un minor costo e una maggiore efficacia per l'installazione delle barriere di mitigazione ambientale, un minor impatto ambientale ed acustico.

08-01-c) Si propone la soluzione n.2) che riguarda l'intero percorso della SPV nel territorio comunale di Mason Vicentino. Tale soluzione prevede l'inizio del tratto in trincea circa 500 mt prima rispetto al progetto definitivo. Essa prevede un notevole minor costo di realizzazione, un effettivo servizio a tutto il territorio, un minor impatto ambientale, un minor costo delle opere complementari e la non proliferazione di strade secondarie. Questo si ottiene facendo correre la strada a livello campagna, evitando la costruzione di strade sopraelevate ed evitando spreco di territorio mantenendo la complanare quasi sempre a nord della SPV. Il minor costo dell'opera andrebbe inoltre a ripercuotersi positivamente sul costo finale del pedaggio.

09-01-oss) Sig.ra Carlo Giuliana – nota del 26/11/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0029778 del 06/12/2012

09-01-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-03 - vedi

09-02-oss) Sig. Rizzato Ernesto – nota del 26/11/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0029759 del 06/12/2012

09-02-a) Si chiede che sia realizzata una sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona con il solo potenziamento della strada esistente. Non siano previsti caselli di accesso e, in tale prospettiva, le complanari siano stralciate con notevole riduzione di costi e di occupazione di suolo agricolo. Si chiede pertanto che siano rispettate le prescrizioni della legge istitutiva della SPV (legge finanziaria 23/12/1998 n. 448 art. 50, comma 1 lettera g e l'art. 145, comma 75 della L. 23/12/2000 n. 388) e le rimarcate prescrizioni del CIPE del 29/03/2006.

09-02-b) Si chiede che i previsti caselli di Breganze Ovest e Bassano Est, mantengano la funzione di punto di accesso al sistema viario comprendente SPV – Autostrada A31 – Autostrada A27 ma utilizzando sistemi di riscossione del pedaggio di tipo dinamico senza costringere i veicoli a fermarsi ai caselli.

09-02-c) Si chiede che il collegamento tra la rotonda di uscita del casello di Breganze ovest (km 29+110) e la Strada provinciale n.119 Chizzalunga sia realizzato in adiacenza al tracciato e allo svincolo sud della SPV utilizzando parte del sedime della SP111 (a nord degli stabilimenti Laverda e Diesel) oppure, in subordine, la strada comunale via F.lli Laverda.

09-02-d) Si chiede che in relazione alla prevista rotonda sulla SP 119 Chizzalunga, posta in prossimità dell'abitato di Mirabella, sia eliminata la strada di collegamento ad ovest verso il torrente Astico e si realizzi un collegamento sicuro tra la pista ciclabile esistente Mirabella-Breganze e la strada rurale esistente denominata via della Seriola (es. sottopasso scatolato), per mantenere l'accesso ciclo-pedonale al torrente Astico e di conseguenza al più esteso percorso ciclabile che da nord scende lungo gli argini del suddetto torrente. Con l'attuale progetto si eliminerebbe l'unico accesso ciclo-pedonale attualmente esistente al torrente Astico nel territorio compreso tra i centri abitati di Breganze e Sandrigo

09-02-e) Si chiede di razionalizzare la viabilità complementare che si inserisce sulla rotonda in prossimità del torrente Riale (33+285 Km) in modo da rendere il percorso a sud della SPV meno tortuoso con eventuale possibilità di spostare anche la suddetta rotonda a sud.

10-01-oss) Urb. Giacomini Carlo – nota del 27/12/2012, acquisita agli atti con prot. n. - del -

10-01-a) Si evidenzia che è prevista una carreggiata larga complessivamente 25,5 m maggiore di quella minima prescritta per le sezioni tipo A (25 m) e B (22m) extraurbane (D.M. 5-11-2001 n. 6792). La sezione di progetto però non prevede le corsie di emergenza, bensì solo "banchine". Conformare la carreggiata alla sez tipo A extraurbana rende possibile l'applicazione di un limite di velocità maggiore atteso che per in massima parte il tracciato consentirebbe rispetto ai parametri di profilo planaltimetrico (fatta eccezione per la mancanza della corsia di emergenza). n. 1) si richiede quindi che, per motivi tra l'altro di sicurezza pubblica, vale a dire di migliori impatti sulla salute pubblica, il progetto dell'opera in parola venga modificato prevedendo esplicitamente che le carreggiate, per di più senza alcun maggior ingombro rispetto a quanto già previsto, siano dotate di 'corsie d'emergenza' (e quindi come tali attrezzate e normate anche nell'uso) e non di generici spazi a 'banchina', come invece previsto dal progetto. n. 2) in subordine, a fronte di eventuali perplessità o resistenze ad accettare tale modifica, si propone che tale proposta di modifica progettuale (nella doppia configurazione di uguale limite di velocità o di più elevato limite di velocità) venga debitamente valutata nei suoi effetti ambientali, come alternativa di progetto da comparare, nei suoi impatti (quantitativamente parametrabili e stimabili), alla soluzione proposta da proponente, e quindi che l'opzione finale ma quella per la quale risulta previsto e quantificato, documentatamente e scientificamente, il miglior bilancio ambientale possibile.

10-01-b) Il progetto presentato prevede la sostituzione della "Nuova Gasparona" con una sequenza di diversi tratti stradali disarticolati, non rettilinei e anzi tortuosi, di limitata capacità e velocità. Il percorso superstradale non può sostituire l'itinerario su viabilità ordinaria e gli sconti sul pedaggio non costituiscono opzione di libero accesso gratuito (per un periodo limitato). A) Il progetto deve prevedere di ricostruire una strada di pari funzionalità, per capacità, velocità di progetto, potenzialità di ampliamento a linearità di quella che viene a cancellare. B) In alternativa, ancor più preferibile, il progetto deve trasformarsi e prevedere modalità di gestione che consentano un uso locale totalmente libero e gratuito, per sempre e per tutti i percorsi locali (indipendentemente dalla località di residenza o di insediamento, e dalla dotazione di Telepass).

10-01-c) La Nuova Gasparona costituisce una grande tangenziale territoriale tra Bassano e tiene. Declassare, rendere lento e viscoso l'asse stradale significa comprometterne la funzionalità. Buona parte del traffico territoriale si riverserà sull'itinerario storico in attraversamento dei centri abitati. Il risultato della costruzione della nuovissima strada, funzionalmente distruttiva dell'attuale strada .. nuova, sarebbe di ricreare la situazione ... 'vecchia'.

11-01-oss) Urb. Giacomini Carlo – nota del 27/12/2012, acquisita agli atti con prot. n. - del -

11-01-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 10-01 - vedi

12-01-oss) Sig. Girolametto Francesco – nota del 20/12/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0031295 del 21/12/2012 (per via Sig. Girolametto G.)

12-01-a) integrazione alle osservazioni data 04/02/2010 recante proposta di variante al progetto di realizzazione della pista ciclo pedonale nel territorio comunale di Loda - Riese Pio X – San Zenone degli Ezzelini e contestuale proposta e richiesta di risoluzione alle problematiche viabilistiche ed idrauliche

12-02-oss) Sig. ra Sasso Alessandra – nota del 21/12/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0031550 del 27/12/2012 (per via Sig. Rizzato T.)

12-02-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-18 - vedi

13-01-oss) Sig. Rizzato Tiziano – nota del 21/12/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2013-0000105 del 02/01/2013

13-01-a) Si chiede che sia realizzata una sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona con il solo potenziamento della strada esistente. Non siano previsti caselli di accesso e, in tale prospettiva, le complanari siano stralciate con notevole riduzione di costi e di occupazione di suolo agricolo. Si chiede pertanto che siano rispettate le prescrizioni della legge istitutiva della SPV (legge finanziaria 23/12/1998 n. 448 art. 50, comma 1 lettera g e l'art. 145, comma 75 della L. 23/12/2000 n. 388) e le rimarcate prescrizioni del CIPE del 29/03/2006.

13-01-b) Si chiede l'eliminazione attraversamenti a raso mediante sottopassi con il mantenimento del reticolo stradale esistente, ricomposizione della maglia viaria e rispetto della partizione fondiaria poderale

13-01-c) Si chiede che il prolungamento sottoservizi esistenti (luce, gas, irrigazione fognatura, cavidotti ENEL, telefono, condotte metano)

13-01-d) Si chiede che siano realizzati semplici svincoli in corrispondenza delle principali intersezioni

13-01-e) Si chiede l'inserimento ai lati della strada di opere a verde quale mitigazione ambientale. In particolare si chiede l'inserimento di una barriera verde continua ad alto fusto sulle scarpate, negli spazi residui e di ritaglio al fine di limitare al massimo l'uso di barriere acustiche accoppiandole sempre e comunque ad una barriera verde anche se di ridotte dimensioni per mitigarne l'impatto visivo-percettivo

13-01-f) Si chiede la gratuità del tratto tra Breganze e Bassano almeno per i residenti e, solo se necessario, pedaggiamento, realizzato però con sistema elettronico o sistema di esazione a vignetta.

13-01-g) Si chiede il recupero integrale del finanziamento pubblico concesso con legge finanziaria 488/98 (art. 50, comma 1 bis lettera G) e del finanziamento regionale per evitare pedaggiamento successivo

13-01-h) In relazione al Casello di Breganze (km 29,30 – 30,10) e viabilità sud: 1) si chiede che venga posta particolare attenzione a questo snodo affinché possa assorbire in maniera fluida il traffico e non si verifichino blocchi/rallentamenti tali da riversare il traffico locale o di attraversamento sui centri di Breganze e Sandrigo; 2) si propone di inserire uno svincolo "a fagiolo" vicino al casello che connetta direttamente tutte le direttrici; 3) per quanto riguarda la viabilità si propone di variare l'assetto viario tra il casello di Breganze, la SP111, le complanari alla SPV e la SP119 per il quale si propone un grande svincolo a forma triangolare, a doppia o tripla corsia di marcia, posto a sud della SPV tra la Diesel e la SP119, corredato da una rotonda posta sull'intersezione della strada per l'abitato di Mirabella; 4) in linea generale si chiede di mantenere tutte le soluzioni di svincolo ed i nuovi sedimi stradali il più aderenti alla SPV recuperando i sedimi esistenti, diminuendo i tragitti dei veicoli e diminuendo quindi il consumo del territorio e l'abbattimento degli inquinanti acustici e atmosferici; 5) si propone di prevedere a nord della SPV un parcheggio scambiatore, area camper, campeggio come luogo di accoglienza turistica della pedemontana

13-01-i) In relazione alla Bretella sud, dal casello di Breganze a Mirabella per strada della Seriola: 1) Si chiede che la Bretella sud non sia realizzata; 2) non siano previsti nuovi sviluppi edilizi e urbanizzazioni a seguito della realizzazione della bretella; 3) si chiede che sia mantenuto l'accesso ciclo-pedonale al torrente Astico in continuità anche con l'attuale pista ciclabile Mirabella - Breganze attuando tutte le misure necessarie a rendere sicuro tale percorso per i mezzi non motorizzati.

13-01-l) In relazione alla Rotonda di Mirabella di Breganze: 1) si chiede che la rotonda sia spostata più ad ovest ed allungata per aumentare l'efficienza e permettere l'immissione di strade secondarie laterali altrimenti inibite all'accesso sulla Chizzalunga in sicurezza; tale modifica consente altresì di evitare lo spostamento della roggia Seriola adiacente e permette, su vecchio sedime stradale, di inserire il passaggio ciclo-pedonale verso l'Astico; 2) si chiede che siano previsti e messi in sicurezza sui quattro bracci della rotatoria gli attraversamenti ciclo-pedonali con adeguate isole direzionali.

13-01-m) In relazione alle Complanari alla SPV e flussi di traffico previsti: 1) si chiede che sia verificata tutta la viabilità complementare e complanare di progetto adeguando le soluzioni progettuali ai flussi di traffico reali e programmati e alle tipologie di autoveicoli idonei e previsti; 2) si chiede che venga eseguita una complanare continua tra Bassano e Sarcedo di sezione adeguata (almeno di tipo C1) atta a contenere il traffico scorrevole e utilizzabile anche da autobus, autocarri e trattori agricoli eliminando ove possibile tutte le intersezioni a raso; 3) si chiede il posizionamento di rotonde ogni 2-3 km di adeguata dimensione in corrispondenza delle intersezioni delle strade principali di collegamento

13-01-n) In relazione all'Intersezione con via Olmo (km 31+300): 1) si chiede di mantenere la complanare a sud della SPV inserendo la rotonda nel prosieguo di via Bragetti

13-01-o) In relazione alle variazioni di altimetria della SPV, gallerie, trincee e cavalcavia: 1) si chiede, tenendo fissi i punti altimetrici dei torrenti Astico, Chiavone e Laverda di mantenere sulla quota di campagna le livellette della SPV (+1 o 1,5 m) o in alternativa di limitare al massimo la profondità della trincea (3 - 4 m massimo) inserendo dei sovrappassi alti al massimo 3 - 4 m; 2) si chiede di limitare e/o eliminare, lungo tutto il tracciato della SPV, i tratti in trincea profonda o galleria per limitare l'impatto ambientale; 3) si chiede di rinforzare i terrapieni lungo tutta la SPV con una cortina alberata

13-01-p) In relazione alla viabilità ciclo-pedonale: 1) si chiede siano mantenuti tutti gli attuali percorsi ciclo-pedonali presenti valutando anche quelli che non rientrano nelle piste ciclabili; 2) si chiede che sia individuata una rete infrastrutturale ciclo-pedonale di collegamento tra i centri abitati, le contrade, i luoghi di interesse storico-culturale - paesaggistico - ludico e che siano risolti, in sicurezza, i punti di intersezione con la SPV; in particolare si segnalano i seguenti collegamenti: a) Mirabella, argine del torrente Astico e zona cave verso Sandrigo; b) argine del torrente Astico da sud a nord in prossimità del ponte sul torrente; c) industrie Laverda e Diesel e centro di Breganze lungo la strada dei Mulini e la pista ciclabile di Strada delle Miliane; d) pista ciclabile del Maglio e argine del torrente Astico; e) via Olmo e Mirabella-Maragnole; f) via Olmo, via S. Gaetano con Maragnole in prossimità del torrente Chiavone; g) via S. Gaetano e via Breganzina con Margnole; e) strada dell'Albero, torrente Laverda e Mason (loc. Cantarana) - Schiavon

13-01-q) In relazione al Collegamento ciclopedonale su strada delle Miliane: 1) si chiede una soluzione che elimini l'adozione del tunnel scatolare di 106m poco sicuro e praticabile dalla biciclette

13-01-r) In relazione al Collegamento ciclopedonale industrie Laverda - Diesel: 1) si chiede il sottopasso sulla rotonda che interseca via F.lli Laverda sia posta a sud per un miglior collegamento con le industrie e l'asilo della Diesel

13-01-s) In relazione all'assetto idrogeologico: 1) si chiede che siano prese tutte le precauzioni possibili per diminuire il rischio idrogeologico dell'area; 2) si chiede che sia previsto un piano di interventi al fine di risolvere e migliorare il rischio idraulico; 3) si chiede che non sia tombato il torrente Riale; 4) si chiede che tutti i ponti previsti sopra i torrenti e canali siano allungati oltre gli argini in modo da consentire il naturale deflusso delle acque in caso di eventi eccezionali; 5) si chiede di valutare una soluzione alternativa per non interagire pesantemente sul sistema idraulico e il suo equilibrio ambientale visto che la SPV attraversa e taglia una fascia delicatissima di ricarica della falda acquifera che dà sostegno a metà del veneto e attraversa anche un tratto della "Rete ecologica Natura 2000 (SIC IT3220040 Bosco di Dueville)"

13-01-t) In relazione alla componente "Flora e Fauna": 1) che non sia tombato il torrente Riale; 2) si chiede che tutti i ponti previsti sopra i torrenti e canali siano allungati oltre gli argini in modo da consentire il naturale deflusso delle acque in caso di eventi eccezionali e che fungano anche da corridoi ecologici; 3) che siano eseguite opere di deframmentazione faunistica lungo i torrenti Astico, Chiavone, Riale, Laverda al fine di favorire l'attraversamento della fauna e la rinaturazione

13-01-u) In relazione alla componente "Paesaggio" si chiede di integrare le indagini relative alle individuazioni degli elementi storici, architettonici-archeologici al fine di una migliore valutazione dei possibili impatti sui siti stessi

13-01-v) In relazione alla progettazione del ponte sul torrente Astico (unico ambiente naturale di pianura rimasto) si chiede che venga posta particolare attenzione alla progettazione del ponte cercando di non entrare in contrasto con il ponte adiacente della SP111 e realizzando dei varchi ecologici su entrambi i lati dell'argine

14-01-oss) Sig. Girolametto Francesco ed altri - nota del 20/12/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2013-0000139 del 03/01/2013

14-01-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 12-01 - vedi

15-01-oss) Sig. Rizzato Tiziano ed altri - nota del 20/12/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2013-0000005 del 02/01/2013

15-01-a) Si chiede che sia realizzata una sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona con il solo potenziamento della strada esistente. Non siano previsti caselli di accesso e, in tale prospettiva, le complanari siano stralciate con notevole riduzione di costi e di occupazione di suolo agricolo. Si chiede pertanto che siano rispettate le prescrizioni della legge istitutiva della SPV (legge finanziaria 23/12/1998 n. 448 art. 50, comma 1 lettera g e l'art. 145, comma 75 della L. 23/12/2000 n. 388) e le rimarcate prescrizioni del CIPE del 29/03/2006.

15-01-b) Si evidenzia che la sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona potrà, per la sola tratta da Rosà a Breganze portare ad un risparmio di oltre un milione di metriquadri di terreno agricolo e un risparmio economico di circa Euro 150.000.000

15-01-c) Si chiede l'eliminazione attraversamenti a raso mediante sottopassi con il mantenimento del reticolo stradale esistente, ricomposizione della maglia viaria e rispetto della partizione fondiaria poderalo

15-01-d) Si chiede l'inserimento sulle zone laterali di fasce boscate con piante autoctone e tipologie coerenti con le tradizionali siepi campestri e inserimento di barriere artificiali in tali ambiti solo nel caso di superamento dei livelli sonori ammissibili

- 15-01-e) Si chiede che il pedaggiamento, se necessario, sia realizzato con sistema elettronico o sistema di esazione a vignetta.
- 15-01-f) Si chiede la verifica puntuale della salvaguardia dei pozzi e degli acquiferi. Studio sulle possibili variazioni di falda e messa in sicurezza della falda acquifera con revisione integrale e adeguato dimensionamento dei dispositivi di smaltimento delle acque di dilavamento
- 15-01-g) Si chiede di verificare che l'opera si inserisca nel contesto viabilistico della mobilità regionale e nazionale. Si chiede anche la pubblicazione della convenzione economica sul project al fine di un suo esame ed eventuale modifica/integrazione per rendere effettivamente l'opera sostenibile, sulla scorta dei reali flussi di traffico.
- 15-01-h) Si chiede anche la pubblicazione della convenzione economica sul project al fine di un suo esame ed eventuale modifica/integrazione per rendere effettivamente l'opera sostenibile, sulla scorta dei reali flussi di traffico.
- 15-02-oss) Sig. Dalla Costa Riccardo ed altri – nota del 12/12/2012 , acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0031673 del 31/12/2012
- 15-02-a) Argomenti già ricompresi nell'osservazione 04-26 - vedi
- 15-02-b) Si chiede che sia riorganizzata la viabilità secondaria nel casello di Breganze e in particolar modo le strade complanari che possano deviare il traffico in direzione Lusiana-Asiago verso la rotonda n.7 via Riale e quindi in direzione Breganze per imboccare quindi la SP 69 verso Lusiana, in modo da alleggerire il traffico gravitante su via Astico, via Stadio e sui centri abitati di Fara Vicentino e Salcedo.
- 16-01-oss) Sig. Fontana Oscar - osservazione n. 5 DGR n.2522 11.11.2012
- 16-01-a) Si chiede sia previsto l'esproprio anche per i reliquati non più produttivi che attualmente non rientrano delle aree di esproprio. (DGR n.2522 11.11.2012)
- 17-01-oss) Sig. Fontana Oscar - osservazione n. 6 DGR n.2522 11.11.2012
- 17-01-a) vedi 16-01 (oss 5 DGR n.2522 11.11.2012)
- 18-01-oss) Sig. Carlesso Giovanni - osservazione n. 7 DGR n.2522 11.11.2012
- 18-01-a) In relazione al nucleo abitato situato in prossimità della rotonda di progetto tra la SP 20 e SP 129, i residenti chiedono che sia garantito l'accesso in sicurezza alle abitazioni in relazione alle tre direttrici del nodo viabilistico;
- 18-01-b) In relazione al nucleo abitato situato in prossimità della rotonda di progetto tra la SP 20 e SP 129, i residenti chiedono che sia prevista la messa in sicurezza del canale Manzolino, attualmente Elemento di criticità idraulica. (DGR n.2522 11.11.2012)
- 19-01-oss) Sig. Garavello Claudio - osservazione n. 15 DGR n.2522 11.11.2012
- 19-01-a) vedi 04-38 (oss 9 DGR n.2522 11.11.2012)
- 21-01-oss) Sig. Nichele Corrado e Margherita - osservazione n. 24 DGR n.2522 11.11.2012
- 21-01-a) Si chiede di rivedere il progetto della rotonda in località Mirabella, per motivi di sicurezza e accessibilità alle attività e residenze. (DGR n.2522 11.11.2012)
- 22-01-oss) Sig.ra Maistrello Lorena - osservazione n. 25 DGR n.2522 11.11.2012
- 22-01-a) vedi 04-25 (oss 17 DGR n.2522 11.11.2012)
- 23-01-oss) Sig.ra Giudicotti Luisa - osservazione n. 26 DGR n.2522 11.11.2012
- 23-01-a) vedi 04-25 (oss 17 DGR n.2522 11.11.2012)
- 24-01-oss) Sig. Tessaro Enzo - osservazione n. 27 DGR n.2522 11.11.2012
- 24-01-a) vedi 04-25 (oss 17 DGR n.2522 11.11.2012)
- 25-01-oss) Sig.ra Battistello Silvana - osservazione n. 28 DGR n.2522 11.11.2012
- 25-01-a) vedi 04-25 (oss 17 DGR n.2522 11.11.2012)
- 26-01-oss) Sig. Tecchio Luigi - osservazione n. 31 DGR n.2522 11.11.2012
- 26-01-a) vedi 04-25 (oss 17 DGR n.2522 11.11.2012)

ELENCO DEGLI ARGOMENTI EMERSI DALLE OSSERVAZIONI

Di seguito si riportano, raggruppati per lotti e temi, gli argomenti emersi dalle Osservazioni presentate, le eventuali "Considerazioni del Proponente" e le relative controdeduzioni.

• **LOTTE 2B 3F**

LOTTE 2B 3F

Studio di alternative

Note ed argomenti sollevati

04-03-a; 04-04-a; 04-17-a; 04-18-a; 04-42-a1; 09-02-a; 13-01-a; 15-01-a; 04-17-n; 04-42-n; 13-01-m;

- I. Si chiede che sia realizzata una sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona con il solo potenziamento della strada esistente. Non siano previsti caselli di accesso e, in tale prospettiva, le complanari siano stralciate con notevole riduzione di costi e di occupazione di suolo agricolo. Si chiede pertanto che siano rispettate le prescrizioni della legge istitutiva della SPV (legge finanziaria 23/12/1998 n. 448 art. 50, comma 1 lettera g e l'art. 145, comma 75 della L. 23/12/2000 n. 388) e le rimarcate prescrizioni del CIPE del 29/03/2006.
- II. In relazione alle Complanari alla SPV e flussi di traffico previsti: 1) si chiede che sia verificata tutta la viabilità complementare e complanare di progetto adeguando le soluzioni progettuali ai flussi di traffico reali e programmati e alle tipologie di autoveicoli idonei e previsti; 2) si chiede che venga eseguita una complanare continua tra Bassano e Sarcedo di sezione adeguata (almeno di tipo C1) atta a contenere il traffico scorrevole e utilizzabile anche da autobus, autocarri e trattori agricoli eliminando ove possibile tutte le intersezioni a raso; 3) si chiede il posizionamento di rotonde ogni 2-3 km di adeguata dimensione in corrispondenza delle intersezioni delle strade principali di collegamento

Considerazioni di istruttoria

Con riferimento al punto I si constata come l'asse principale dell'opera sia effettivamente in sostanziale sovrapposizione con il sedime della SP111. La necessaria unitarietà funzionale e gestionale della pedemontana esclude un regime aperto dei lotti in valutazione.

Con riferimento al punto II cfr punto "Lotti 2B 3F - Studio di traffico".

LOTTE 2B 3F

Analisi costi benefici (C/B_01)

Note ed argomenti sollevati

04-38-b;

- III. Rivalutazione dell'opera alla luce delle mutate condizioni economiche e ambientali. In particolare si chiede che i costi ambientali siano computati con la corretta incidenza rispetto ai costi economici e che sia sospesa l'opera per diciotto mesi durante i quali avviare in particolare la rivalutazione della strategicità dell'opera;

Considerazioni di istruttoria

Si constata come i lotti in valutazione siano da considerare strettamente complementari alla pedemontana nel suo complesso e che pertanto quello deve essere considerato il corretto riferimento per una valutazione strategica peraltro già approvata in sede CIPE. Il Proponente in sostituzione ha prodotto una analisi SWAT che si valuta come adeguata alla valutazione differenziale.

LOTTE 2B 3F

Corsie ciclabili

Note ed argomenti sollevati

04-11-d; 04-11-e; 04-12-b; 04-15-l2; 04-15-m2; 04-15-n2; 04-17-q; 04-17-r; 04-34-e; 04-42-q; 04-42-r; 13-01-p; 13-01-q;

- IV. Si chiede che nel caso la bretella di collegamento tra il progettato casello di Breganze Ovest e la SP Chizzalunga in località Mirabella sia mantenuta come progettata, si chiede: 1) che siano previste opere di mitigazione acustica per tutte le abitazioni, anche quelle di via Ca' Pasin e che lungo la stessa si preveda un percorso ciclopedonale di accesso al Torrente Astico collegato alla ciclabile Mirabella Breganze in modo da non isolare le abitazioni circondate dalla bretella stessa; 2) che sia garantita una uscita agevole e sicura, anche per i pedoni, da via Ca' Pasin alla SP Chizzalunga

- V. si chiede che lungo la bretella casello di Breganze Ovest e la S.P.Chizzalunga si preveda un percorso ciclo pedonale di accesso al torrente Astico, collegato alla ciclabile Mirabella-Breganze, in modo da non isolare le abitazioni circondate dalla bretella stessa;
- VI. Si chiede che lungo la bretella di collegamento tra il progettato casello di Breganze Ovest e la SP Chizzalunga in località Mirabella si preveda un percorso ciclopedonale di accesso al Torrente Astico collegato alla ciclabile Mirabella Breganze in modo da non isolare le abitazioni circondate dalla bretella stessa
- VII. Si chiede che i manufatti di sottopassaggio ciclo pedonale siano di larghezza almeno pari a 4 m (non meno di 3,5 m).
- VIII. Relativamente ai percorsi ciclo pedonali, si chiede che siano previsti raggi di curvatura interni non inferiori a 5 m e pendenze longitudinali non superiori al 5%;
- IX. In relazione al Collegamento ciclopedonale su strada delle Miliane: 1) si chiede una soluzione che elimini l'adozione del tunnel scatolare di 106m poco sicuro e praticabile dalla biciclette
- X. Proseguo della pista ciclopedonale prevista in aderenza al nuovo alveo a nord sino alla casa Uderzo (area futuro intervento IPAB) e sud fino al dosso di Via Pajaron. Tale percorso risulta indispensabile per una percorrenza in sicurezza dei ciclopedoni sia verso Breganze che verso la frazione di Maragnole.
- XI. In relazione alla viabilità ciclo-pedonale: 1) si chiede siano mantenuti tutti gli attuali percorsi ciclo.pedonali presenti valutando anche quelli che non rientrano nelle piste ciclabili; 2) si chiede che sia individuata una rete infrastrutturale ciclo-pedonale di collegamento tra i centri abitati, le contrade, i luoghi di interesse storico-culturale – paesaggistico – ludico e che siano risolti, in sicurezza, i punti di intersezione con la SPV; in particolare si segnalano i seguenti collegamenti: a) Mirabella, argine del torrente Astico e zona cave verso Sandrigo; b) argine del torrente Astico da sud a nor in prossimità del ponte sul torrente; c) industrie Laverda e Diesel e centro di Breganze lungo la strada dei Mulini e la pista ciclabile di Strada delle Miliane; d) pista ciclabile del Maglio e argine del torrente Astico; e) via Olmo e Mirabella-Maragnole; f) via Olmo, via S. Gaetano con Maragnole in prossimità del torrente Chiavone; g) via S. Gaetano e via Breganzina con Margnole; e) strada dell'Albero, torrente Laverda e Mason (loc. Cantarana) - Schiavon

Considerazioni di istruttoria

Pur in presenza di alcune misure a favore della mobilità su ciclo si constata che le misure previste non si configurano come un sistema di ciclabile coerente. Pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba:

- sviluppare e potenziare, a titolo di compensazione ambientale, il sistema della mobilità ciclabile prevedendo ove possibile la realizzazione separazioni dalle strade con barriere verdi e un numero di punti di illuminazione pubblica adeguato a garantire la sicurezza della fruizione;

LOTTE 2B 3F

Richieste di compensazioni ambientali

Note ed argomenti sollevati

04-15-i2; 04-15-r2; 04-16-h; 04-17-d; 04-17-u; 04-17-w; 04-18-d; 04-18-e; 04-22-d; 04-34-f; 04-38-a; 04-42-a2; 04-42-d; 04-42-u; 13-01-c; 13-01-t; 13-01-v; 15-01-d;

- XII. Prolungamento sottoservizi esistenti (luce, gas, irrigazione fognatura, cavidotti ENEL, telefono, condotte metano)
- XIII. Ripristino ambientale a raso dell'intero alveo del torrente chiavone dismesso con cessione gratuita dei terreni dismessi alle proprietà confinanti;
- XIV. Si chiede che le barriere fonoassorbenti esistenti lungo la SP Nuova Gasparona siano asportate senza danneggiarle al fine di successivi reimpieghi e depositate nei luoghi che saranno indicati da Viabilità S.p.A. società di gestione delle strade provinciali;
- XV. Aree per la promozione territoriale. E' utile ricordare le peculiarità del territorio e dei prodotti breganzesi, e pertanto è necessario evidenziare che in prossimità del casello/svincolo "Breganze Ovest", trovi un'importante area attrezzata per la valorizzazione dei prodotti tipici locali, come richiamato ed indicato nello Studio di Impatto Ambientale;
- XVI. Si chiede inoltre di prevedere, previa adeguato dimensionamento delle esigenze, parcheggi per l'utenza al di fuori dei caselli della SPV;

- XVII. Si chiede che i percorsi ciclopedonali dovranno essere realizzati con barriere verdi di separazione dalle strade e dotati di punti di illuminazione pubblica;
- XVIII. Si chiede che il prolungamento sottoservizi esistenti (luce, gas, irrigazione fognatura, cavidotti ENEL, telefono, condotte metano)
- XIX. Si chiede l'inserimento sulle zone laterali di fasce boscate con piante autoctone e tipologie coerenti con le tradizionali siepi campestri e inserimento di barriere artificiali in tali ambiti solo nel caso di superamento dei livelli sonori ammissibili
- XX. In relazione alla progettazione del ponte sul torrente Astico (unico ambiente naturale di pianura rimasto) si chiede che venga posta particolare attenzione alla progettazione del ponte cercando di non entrare in contrasto con il ponte adiacente della SP111 e realizzando dei varchi ecologici su entrambi i lati dell'argine
- XXI. In relazione alla componente "Flora e Fauna": 1) che non sia tombato il torrente Riale; 2) si chiede che tutti i ponti previsti sopra i torrenti e canali siano allungati oltre gli argini in modo da consentire il naturale deflusso delle acque in caso di eventi eccezionali e che fungano anche da corridoi ecologici; 3) che siano eseguite opere di deframmentazione faunistica lungo i torrenti Astico, Chiavone, Riale, Laverda al fine di favorire l'attraversamento della fauna e la rinaturazione

Considerazioni di istruttoria

Con riferimento al punto I e VII la risoluzione di interferenze è contenuto tecnico dovuto che non richiede specifica prescrizione; Con riferimento al punto II si valuta come ambientalmente non sostenibile la richiesta formulata; Con riferimento al punto V " vedasi punto "Variante locale Casello Breganze ovest"; Con riferimento al punto VI vedasi punto Corsie ciclabili"; Con riferimento al punto IX si evidenzia che le opere non sono comprese nei lotti in valutazione;

Con riferimento al punto III si ritiene che la richiesta sia meritevole di raccomandazione. Pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba:

- prevedere che le barriere fonoassorbenti esistenti lungo la SP Nuova Gasparona siano asportate senza danneggiarle ed accantonate al fine di successivi reimpieghi;

Con riferimento al punto VIII si valuta che la richiesta sia parzialmente condivisibile. Pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba:

- prevedere ove opportuno l'inserimento sulle zone laterali di fasce boscate con piante autoctone e tipologie coerenti con le tradizionali siepi campestri;

Con riferimento al punto X si valuta che la richiesta sia parzialmente condivisibile. Pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba:

- sviluppare le opere in modo che i ponti previsti sopra i torrenti e canali siano allungati oltre gli argini così da consentire che possano fungere anche da corridoi ecologici e che siano eseguite opere di deframmentazione faunistica lungo i torrenti al fine di favorire l'attraversamento della fauna e la rinaturazione;

LOTTI 2B 3F

Politiche e tecniche per il pedaggiamento

Note ed argomenti sollevati

04-01-d; 04-04-b; 04-17-g; 04-17-h; 04-18-f; 04-18-g; 04-38-e; 04-42-g; 04-42-h; 09-02-b; 10-01-b; 13-01-f; 13-01-g; 15-01-e;

- XXII. Il progetto presentato prevede la sostituzione della "Nuova Gasparona" con una sequenza di diversi tratti stradali disarticolati, non rettilinei e anzi tortuosi, di limitata capacità e velocità. Il percorso superstradale non può sostituire l'itinerario su viabilità ordinaria e gli sconti sul pedaggio non costituiscono opzione di libero accesso gratuito (per un periodo limitato). A) Il progetto deve prevedere di ricostruire una strada di pari funzionalità, per capacità, velocità di progetto, potenzialità di ampliamento a linearità di quella che viene a cancellare. B) In alternativa, ancor più preferibile, il progetto deve trasformarsi e prevedere modalità di gestione che consentano un uso locale totalmente libero e gratuito, per sempre e per tutti i percorsi locali (indipendentemente dalla località di residenza o di insediamento, e dalla dotazione di Telepass).

- XXIII. Recupero integrale del finanziamento pubblico concesso con legge finanziaria 488/98 (art. 50, comma 1bis lettera G) e del finanziamento regionale per evitare pedaggiamento successivo
- XXIV. Si chiede che i previsti caselli di Breganze Ovest e Bassano Est, mantengano la funzione di punto di accesso al sistema viario comprendente SPV – Autostrada A31 – Autostrada A27 ma utilizzando sistemi di riscossione del pedaggio di tipo dinamico senza costringere i veicoli a fermarsi ai caselli.
- XXV. Si chiede che il pedaggiamento, se necessario, sia realizzato con sistema elettronico o sistema di esazione a vignetta.
- XXVI. Si chiede il recupero integrale del finanziamento pubblico concesso con legge finanziaria 488/98 (art. 50, comma 1bis lettera G) e del finanziamento regionale per evitare pedaggiamento successivo
- XXVII. Si chiede la gratuità del tratto tra Breganze e Bassano almeno per i residenti e, solo se necessario, pedaggiamento, realizzato però con sistema elettronico o sistema di esazione a vignetta.

Considerazioni di istruttoria

La necessaria unitarietà funzionale e gestionale della pedemontana esclude un regime aperto dei lotti in valutazione.

Si condivide l'opportunità di adottare un sistema di pedaggiamento di tipo elettronico. Pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba:

- approfondire la possibilità di adottare un pedaggiamento realizzato con sistema elettronico;

LOTTE 2B 3F

Espropriazioni

Note ed argomenti sollevati

04-01-d; 16-01-a

- XXVIII. La porzione nord del mappale 12 del fg.5 del comune di Pianezze causa interferenza con la costruzione della Superstrada verrà a trovarsi senza la possibilità di accesso alla proprietà in quanto l'esproprio taglia l'unico accesso esistente: si chiede di garantire l'accessibilità alla proprietà;
- XXIX. Si chiede sia previsto l'esproprio anche per i reliquati non più produttivi che attualmente non rientrano delle aree di esproprio. (DRG n.2522 11.11.2012)

Considerazioni di istruttoria

Con riferimento al punto I si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba:

- approfondire ulteriormente il sistema della viabilità locale al fine di garantire l'accessibilità alle singole proprietà;

Le richieste di cui al punto II non rientrano negli ambiti di competenza di questa Commissione.

LOTTE 2B 3F

Opere connesse reggimento delle acque superficiali

Note ed argomenti sollevati

04-01-c; 04-15-b2; 04-34-h; 04-22-e; 04-17-t; 04-42-t; 13-01-s;

- XXX. Si chiede che siano prese tutte le precauzioni possibili per diminuire il rischio idrogeologico dell'area;
- XXXI. Si chiede che sia previsto un piano di interventi al fine di risolvere e migliorare il rischio idraulico;
- XXXII. Si chiede che non sia tombato il torrente Riale;

- XXXIII. Si chiede che tutti i ponti previsti sopra i torrenti e canali siano allungati oltre gli argini in modo da consentire il naturale deflusso delle acque in caso di eventi eccezionali;
- XXXIV. Alterazione del regime delle acque pluviali che scaricano su fossi di scolo che vanno a confluire su un pozzetone ubicato sull'incrocio del mapp.160 (e strada comunale San Pio X). Si chiede che la nuova Superstrada garantisca il deflusso delle acque pluviali;
- XXXV. Si ritiene preferibile prevedere se possibile l'abbassamento del torrente Laverda, così come peraltro condiviso dal Genio Civile di Vicenza, auspicando in tale ipotesi un fattibile coordinamento con le competenti autorità idrauliche regionali al fine di conseguire l'eventuale depensilizzazione del torrente contestualmente o contemporaneamente ai lavori di realizzazione della superstrada;
- XXXVI. Ripristino e nuovi manufatti che consentano l'irrigazione e il deflusso delle acque lungo tutta la SPV.
- XXXVII. Si chiede di prevedere i necessari attraversamenti idrici di irrigazione e di deflusso acque sulla SPV ed anche prevedere appositi bacini di raccolta piogge e il loro deflusso programmato;

Considerazioni di istruttoria

Si ritiene che, anche se non direttamente connessi con la realizzazione dell'opera in valutazione, la sicurezza e la salubrità dei luoghi immediatamente contermini l'asse principale siano istanze meritevoli di considerazione nell'ambito delle eventuali opere di compensazione ambientale. Pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba:

- valutare la possibilità di porre in essere, nelle aree contermini all'asse principale dell'opera ed affette da problemi di franco idraulico, opportune misure di compensazione ambientale atte a garantire l'ottimale deflusso delle acque superficiali;
- garantire il naturale deflusso delle acque anche in caso di eventi eccezionali;

LOTTE 2B 3F

Salvaguardia delle acque sotterranee

Note ed argomenti sollevati

04-17-t; 04-42-t; 13-01-s; 04-01-a; 04-59-b; 04-59-a; 04-16-g; 04-38-c; 04-18-h; 15-01-f;

- XXXVIII. Si chiede di valutare una soluzione alternativa per non interagire pesantemente sul sistema idraulico e il suo equilibrio ambientale visto che la SPV attraversa e taglia una fascia delicatissima di ricarica della falda acquifera che dà sostegno a metà del veneto e attraversa anche un tratto della "Rete ecologica Natura 2000 (SIC IT3220040 Bosco di Dueville)";
- XXXIX. Si segnala il pericolo di inquinamento della falda acquifera in quanto la strada corre in trincea (e in galleria). Gli scarichi potrebbero provocare l'inquinamento di due pozzi di pescaggio per l'abbeveramento di animali e per colture intensive;
- XL. Si propone di predisporre una protezione totale dell'acquifero, in relazione alla presenza di attingimenti idropotabili sottogradiente della costruenda superstrada (tratti compresi tra le progressive 29+000 - 29+730; 29+000 - 29+950; 29+925 - 30+350; 29+750 - 30+700; 30+700 - 31+250; 31+325 - 31+850; 31+850 - 32+350; 32+350 - 33+325; 33+325 - 33+675)
- XL1. In considerazione della particolare vulnerabilità idrogeologica del territorio attraversato dalla Superstrada è fondamentale evitare sistemi a mezzo pozzi disperdenti delle acque reflue trattate, delle acque di prima pioggia e delle acque meteoriche, preferendo il recapito delle stesse su corpo idrico superficiale. Opportune misure dovranno essere previste nel tratto stradale compreso fra i comuni di Castelgomberto a Breganze compresi.
- XLII. Si richiede inoltre che sia considerata con grande attenzione la problematica di raccolta e smaltimento delle acque di prima pioggia, tenuto conto della situazione di particolare delicatezza idraulica e idrologica del territorio attraversato (in particolare la zona a Sud del Riale).
- XLIII. Modifica progettuale per la messa in sicurezza della falda acquifera con revisione integrale e adeguato dimensionamento dei dispositivi di smaltimento delle acque di dilavamento
- XLIV. Si chiede la verifica puntuale della salvaguardia dei pozzi e degli acquiferi. Studio sulle possibili variazioni di falda. Messa in sicurezza della falda acquifera con revisione integrale e adeguato dimensionamento dei dispositivi di smaltimento delle acque di dilavamento.

Considerazioni di istruttoria

Il Proponente ha previsto un sistema di smaltimento delle acque di prima pioggia. Si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba:

- ulteriormente sviluppare il sistema di smaltimento delle acque di prima pioggia in ogni caso senza fare ricorso a pozzi disperdenti;

LOTTE 2B 3F

Richieste di mitigazione

Note ed argomenti sollevati

04-12-e; 04-15-q2; 04-16-e; 04-17-f; 04-22-a; 04-33-a; 04-34-c; 04-34-g; 04-36-a; 04-42-f; 13-01-e;

- XLV. si chiede che lungo la bretella casello di Breganze Ovest e la S.P. Chizzalunga siano previste opere di mitigazione acustica per tutte le abitazioni (anche quelle di via Ca' Pasin)
- XLVI. Si richiede di prevedere interventi di mitigazione acustica anche con riferimento alla viabilità complanare o comunque di nuova costruzione da realizzare in adiacenza alla SPV;
- XLVII. Si chiede che la SPV sia mitigata dal punto di vista acustico e dal punto di vista dei coni di salvaguardia visuale dalla collina alla campagna e mitigazioni arboree anche sulle complanari e bretelle;
- XLVIII. Mitigazione ambientale e acustica mediante apposito progetto che dovrà essere sottoposto all'approvazione del Comune interessato dalla SPV nonché agli organi competenti (ARPAV, Beni Ambientali naturalistici e architettonici, Comunità, ULSS, ecc.) su tutto l'intera percorrenza nonché elementi, strade e manufatti previsti in progetto.
- XLIX. Apposita mitigazione ambientale (piantumazioni) oltre che acustica lungo tutto il tratto sud della SPV e a Nord del fabbricato di proprietà (n. 21 planimetria) per almeno ml 150 ad est ed ovest del fabbricato di proprietà;
- L. Premesso che la proprietà, villa cinquecentesca denominata Ca del ferro, è interessata dall'esproprio (numero di 'Piano 183) per la realizzazione di una bretella. si chiede che la bretella di collegamento per Molvena non venga costruita; in subordine che la bretella venga tralata verso Est e che vengano previste opere di mitigazione (terrapieni, alberature, barriere antirumore, etc..)
- LI. Si chiede l'inserimento ai lati della strada di opere a verde quale mitigazione ambientale. In particolare si chiede l'inserimento di una barriera verde continua ad alto fusto sulle scarpate, negli spazi residui e di ritaglio al fine di limitare al massimo l'uso di barriere acustiche accoppiandole sempre e comunque ad una barriera verde anche se di ridotte dimensioni per mitigarne l'impatto visivo-percettivo

Considerazioni di istruttoria

Con riferimento alle opere di mitigazione si valuta che le previsioni dello studio consentono di escludere sostanziali criticità ambientali in ordine al clima acustico post operam. Nondimeno sia a carico della componente rumore che per quanto riguarda il grado di dissimulazione visiva dell'opera non si può escludere che alcune criticità locali possano ancora sussistere.

Si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba:

- prevedere interventi utili ad escludere l'assenza di residue criticità ambientali in ordine al clima acustico post operam ed approfondire l'opportunità di inserimento puntuale di impianti di barriere visive vegetali finalizzate a ridurre la percezione visiva delle opere;

LOTTO 2B 3F

Monitoraggio ambientale

Note ed argomenti sollevati

04-12-d; 04-11-f

- LI. Si chiede che vengano resi pubblici i dati di monitoraggio della qualità dell'aria, e nel caso, prese misure per migliorare la stessa.

Considerazioni di istruttoria

Il monitoraggio della qualità dell'aria è previsto in sede di PMA.

LOTTO 2B 3F

Caratterizzazione componente paesaggio

Note ed argomenti sollevati

04-17-v; 04-42-v; 13-01-u;

- LIII. In relazione alla componente "Paesaggio" si chiede di integrare le indagini relative alle individuazioni degli elementi storici, architettonici-archeologici al fine di una migliore valutazione dei possibili impatti sui siti stessi

Considerazioni di istruttoria

A seguito dell'analisi di merito la caratterizzazione della componente paesaggio, con specifico riferimento al monitoraggio degli elementi storici, è da ritenersi, anche in considerazione della sostanziale sovrapposizione del sedime, adeguatamente approfondita.

LOTTO 2B 3F

Partecipazione del pubblico

Note ed argomenti sollevati

04-38-d

- LIV. Si chiede di avviare una informazione sul territorio in relazione agli impatti economici, ambientali e antropici e apertura di una discussione democratica e partecipata dell'opera (confronto pubblico)

Considerazioni di istruttoria

Per quanto di competenza si esprime parere favorevole all'avvio di una procedura di confronto pubblico si valuta quindi che la richiesta sia meritevole di raccomandazione. Pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba:

- avviare una procedura di confronto pubblico volta a ulteriormente ottimizzare, ferme restando le approvazioni conseguite, la territorializzazione dell'opera;

LOTTO 2B 3F

Carente pubblicazione della documentazione

Note ed argomenti sollevati

04-38-f; 04-19-a; 15-01-h;

- LV. Accessibilità pubblica ai documenti di sostenibilità economica: 1) piano economico e finanziario; 2) convenzione economica tra Regione Veneto e Società concessionaria (S.I.S)
- LVI. Segnala la mancata pubblicazione della documentazione (alla data 08/10/2012)
- LVII. Si chiede anche la pubblicazione della convenzione economica sul project al fine di un suo esame ed eventuale modifica/integrazione per rendere effettivamente l'opera sostenibile, sulla scorta dei reali flussi di traffico.

Considerazioni di istruttoria

In base alla documentazione prodotta dal Proponente il valore dell'opera risulta univocamente definito.

LOTTO 2B 3F

Sezione tipo, rapporto altimetrico con il territorio

Note ed argomenti sollevati

10-01-a; 08-01-a; 04-17-p; 04-42-p; 13-01-o;

- LVIII. Si evidenzia che è prevista una carreggiata larga complessivamente 25,5 m maggiore di quella minima prescritta per le sezioni tipo A (25 m) e B (22m) extraurbane (D.M. 5-11-2001 n. 6792). La sezione di progetto però non prevede le corsie di emergenza, bensì solo "banchine". Conformare la carreggiata alla sez tipo A extraurbana rende possibile l'applicazione di un limite di velocità maggiore atteso che per in massima parte il tracciato consentirebbe rispetto ai parametri di profilo planoaltimetrico (fatta eccezione per la mancanza della corsia di emergenza). n. 1) si richiede quindi che, per motivi tra l'altro di sicurezza pubblica, vale a dire di migliori impatti sulla salute pubblica, il progetto dell'opera in parola venga modificato prevedendo esplicitamente che le carreggiate, per di più senza alcun maggior ingombro rispetto a quanto già previsto, siano dotate di 'corsie d'emergenza' (e quindi come tali attrezzate e normate anche nell'uso) e non di generici spazi a 'banchina', come invece previsto dal progetto. n. 2) in subordine, a fronte di eventuali perplessità o resistenze ad accettare tale modifica, si propone che tale proposta di modifica progettuale (nella doppia configurazione di uguale limite di velocità o di più elevato limite di velocità) venga debitamente valutata nei suoi effetti ambientali, come alternativa di progetto da comparare, nei suoi impatti (quantitativamente parametrabili e stimabili), alla soluzione proposta da proponente, e quindi che l'opzione finale ma quella per la quale risulta previsto e quantificato, documentatamente e scientificamente, il miglior bilancio ambientale possibile.
- LIX. Non si condividono i motivi tecnici che portano alla realizzazione della SPV in rilevato in tutta la tratta masonense quando si arriva da Breganze in trincea e si prosegue a Marostica in trincea coperta.
- LX. In relazione alle variazioni di altimetria della SPV, gallerie, trincee e cavalcavia: 1) si chiede, tenendo fissi i punti altimetrici dei torrenti Astico, Chiavone e Laverda di mantenere sulla quota di campagna le livellette della SPV (+1 o 1,5 m) o in alternativa di limitare al massimo la profondità della trincea (3 -4 m massimo) inserendo dei sovrappassi alti al massimo 3 - 4 m; 2) si chiede di limitare e/o eliminare, lungo tutto il tracciato della SPV, i tratti in trincea profonda o galleria per limitare l'impatto ambientale; 3) si chiede di rinforzare i terrapieni lungo tutta la SPV con una cortina alberata

Considerazioni di istruttoria

Con riferimento al punto I vedasi § "Breve descrizione dell'opera";

Con riferimento ai punti II e III si constata che l'andamento altimetrico previsto dal progetto non sembra comportare particolari criticità ambientali.

LOTTO 2B 3F

Interferenza con SIC

Note ed argomenti sollevati

04-42-b2; 13-01-Y;

- LXI. Con riferimento a "Flora e Fauna" si evidenzia: 1) che la SPV attraversa in più punti la Rete ecologica Natura 2000 (SIC IT3220040 Bosco di Dueville e risorgive limitofe); 2) che il biotopo "bosco di Dueville" rappresenta la ZPS IT 3220013 situata ad una distanza di circa 9,5 km dall'area del torrente Chiavone, Riale, Laverda (km 32+350 - Km 33+720); 3) si evidenzia che la valutazione di incidenza necessita di integrazioni e verifica in particolare per l'analisi sul torrente Riale che presenta cenosi da tutelare in modo più consistente sia a nord che a sud della SPV; 4) tutta l'area tra il Chiavone e il Laverda a nord della SP111 e tra il Chiavone e il Riale a sud della SP111 risulta una tra le aree a più alta naturalità della fascia pedemontana/pedecollinare

Considerazioni del Proponente

In sede di controdeduzioni il Proponente produce documentazione supplementare.

Considerazioni di istruttoria

Vedi § Deviazione del torrente Chiavon (così come integrato e controdedotto).

LOTTO 2B 3F

Svincoli

Note ed argomenti sollevati

04-17-e; 04-42-e; 13-01-d;

LXII. Si chiede che siano realizzati semplici svincoli in corrispondenza delle principali intersezioni

Considerazioni di istruttoria

La richiesta non è accettabile in ragione delle caratteristiche tecniche della categoria di progetto dell'asse stradale.

LOTTO 2B 3F

Studio di traffico

Note ed argomenti sollevati

04-15-l1; 04-15-m1; 04-15-p2; 04-16-i; 04-18-i; 04-22-b; 10-01-c; 15-01-g;

- LXIII. Integrazione allo studio del traffico della viabilità locale. Si richiede un'integrazione allo studio del traffico presentato, contenente l'analisi puntuale del traffico attuale e previsto su tutta la viabilità locale in comune di Breganze con particolare attenzione alla tavola I/15 al fine di verificare la sostenibilità della soluzione progettuale proposta.
- LXIV. La Nuova Gasparona costituisce una grande tangenziale territoriale tra Bassano e Tiene. Declassare, rendere lento e viscoso l'asse stradale significa comprometterne la funzionalità. Buona parte del traffico territoriale si riverserà sull'itinerario storico in attraversamento dei centri abitati. Il risultato della costruzione della nuovissima strada, funzionalmente distruttiva dell'attuale strada .. nuova, sarebbe di ricreare la situazione ... 'vecchia'.
- LXV. Si chiede di assicurare che, pur con le modificazioni introdotte su tale viabilità, il suo livello di servizio non si riduca mai al di sotto di quello attuale ma semmai migliori;
- LXVI. Si chiede di verificare che l'opera si inserisca nel contesto viabilistico della mobilità regionale e nazionale. Si chiede anche la pubblicazione della convenzione economica sul project al fine di un suo esame ed eventuale modifica/integrazione per rendere effettivamente l'opera sostenibile, sulla scorta dei reali flussi di traffico.
- LXVII. si chiede esplicitazione delle modalità di simulazione adottate per la valutazione degli effetti del traffico veicolare ai fini dell'inquinamento acustico,
- LXVIII. Si chiede la verifica dei flussi di traffico delle arterie principali e secondarie nella configurazione finale e nella configurazione in fase di cantierizzazione;
- LXIX. Si riscontra che lo studio del traffico si è concentrato quasi esclusivamente sull'analisi del traffico super stradale senza valutare in modo adeguato le ripercussioni sulla viabilità ordinaria per le quale ci si limita a prevedere un non trascurabile incremento del 10% rispetto alla precedente versione progettuale.

Considerazioni di istruttoria

Si constata come il Proponente abbia prodotto studi di dettaglio a sostegno delle proposte di viabilità complementare locale dai quali si evince che il sistema, pur suscettibile di ulteriori miglioramenti, risulterebbe complessivamente adeguato.

LOTTO 2B 3F

Proposte articolate di riorganizzazione della viabilità locale

Note ed argomenti sollevati

04-22-h; 04-22-i; 04-22-l; 04-33-c; 04-33-d; 04-33-e; 04-33-f; 04-34-b; 04-34-d;

- LXX. Con riferimento alla Tav. 2 si chiede: eliminazione della rotonda in prossimità asilo Diesel con spostamento a nord sopra la SPV su tratto in galleria; tratto in galleria che deve proseguire fino a dopo l'attuale sottopasso ciclopedonale; eliminazione del tratto di bretella posta a sud del caseificio; prosieguo della complanare aderente alla SPV; proseguimento della pista ciclabile della Chizzalunga che da Mirabella porta a Breganze; pista ciclopedonale da Via S. Eurosia a Mirabella in funzione del futuro insediamento IPAB presso casa Uderzo; collegamento diretto di via S. Eurosia con la complanare mediante una rotonda posta su galleria della SPV (affiancata da percorso ciclopedonale) in ogni caso mantenere la ciclopedonale e adeguare l'uscita del caseificio sulla bretella SPV con svolta a destra e sinistra; verifica accesso all'abitazione Saggin; mitigazione con piantumazioni e acustica lungo tutto il tratto sud della SPV e a sud del fabbricato per almeno ml 150 ad est ed ovest del fabbricato.
- LXXI. Con riferimento alla Tav. 3 si chiede: 1 realizzare tratto in galleria più ampio su rotonda di Vai Olmo-Bragetti mitigazione ambientale; 2 verifica innesto viario con edificio evidenziato in rosso in prossimità della rotonda; 3 accesso su Via Olmo solo per residenti; 4 eliminazione dell'arteria secondaria di accesso; 5 si chiede di aggiungere un ponte in aderenza alla SPV carrabile sul nuovo alveo del torrente Chiavone che consenta di congiungere la stradina con Via Pajaron; 6 apposta mitigazione con piantumazioni ed acustica lungo tutto il tratto sud della SPV e a Nord del fabbricato della ditta Sasso-Viero per almeno ml 150 ad est ed ovest del fabbricato; 7 si chiede la demolizione e trasposizione del volume del fabbricato della proprietà Sasso-Viero con relativo indennizzo di ricostruzione; 8 prosieguo della pista ciclopedonale prevista in aderenza al nuovo alveo a nord sino alla casa Uderzo (area futuro intervento IPAB) e sud fino al dosso di Via Pajaron; 9 ripristino ambientale dell'intero alveo del torrente Chiavone dismesso con cessione gratuita dei terreni dismessi alle proprietà confinanti;
- LXXII. Con riferimento alla Tav. 4 si chiede: Formazione di unica rotonda in località Breganzina che consenta l'innesto anche su via san Gaetano; Sottopasso stradale e ciclopedonale della SPV su via Pajaron - Via Capitoni; innesto delle stradine interpoderali più a sud della SPV per ragione del sottopasso; eliminazione conseguente delle due rotonde con inutile spreco di territorio; verifica idraulica del torrente Riale e torrente Laverda (pensile) con conseguente abbassamento dell'alveo e miglior deflusso in sicurezza.
- LXXIII. Tav 1 di 15: Spostamento a nord della rotonda tra la viabilità complementare e la Chizzalunga verso la posizione attuale con conseguente accostamento della viabilità complementare alla sede della SPV. Spostamento a nord della nuova rotonda in località Mirabella. Spostamento a sud della rotonda sulla bretella lungo il fiume Astico in allineamento alla precedente. Collegamento tra le due precedenti rotonde realizzato sul limite di espansione della zona produttiva previsto nel Patto Intercomunale e conseguente ritorno di Strada della Seriola a strada comunale atta a servizio dei residenti. Collegamento della bretella di cui al punto precedente con l'attuale via dell'Industria. Modifica dell'intersezione di via Dell'Industria con via Chizzalunga eliminando le svolte a sinistra.
- LXXIV. Tav 2 di 15: Spostamento a nord della rotonda tra la viabilità complementare e la Chizzalunga verso la posizione attuale con conseguente accostamento della viabilità complementare alla sede della SPV. Realizzazione di un breve tratto in galleria nell'intersezione della SPV con la Chizzalunga. Mantenimento della pista ciclabile di collegamento tra via Olmo e Mirabella o in alternativa trasformazione della stessa in carrabile + ciclo-pedonale con innesto sulla viabilità complementare del carrabile
- LXXV. Tav 3 di 15: Miglioramento innesto in prossimità della rotonda di via Olmo di una abitazione a est della rotonda stessa. Risanamento del vecchio alveo del Torrente Chiavone. Prolungamento della pista ciclo-pedonale lungo il nuovo tratto di torrente a nord fino a casa Uderzo in raccordo all'esistente, a sud fino all'intersezione con via Pajaron. Realizzazione di accesso alla proprietà ditta Sasso da via Bragetti con conseguente modifica della viabilità di servizio.
- LXXVI. Tav 4 di 15: Realizzazione di un'unica rotonda tra via S. Gaetano e via Capitoni in sostituzione delle due previste con recupero per quanto possibile del sedime attuale di via Capitoni e sottopasso sulla SPV per via Pajaron con conseguente eliminazione della nuova bretella in via Riale.
- LXXVII. Si chiede eliminazione dell'arteria secondaria, caratterizzata da curve e controcurve a gomito, di accesso (indicazione in planimetria 21A) che spezza la proprietà in due tronconi (casa a nord e terreni a sud) costituenti un unico corpo fino al torrente dismesso;
- LXXVIII. Si chiede di aggiungere un ponte in aderenza alla SPV e a sud carrabile sul nuovo alveo del torrente chiavone che consenta di congiungere la stradina (indicazione planimetria 21B) con Via Bragetti. Pertanto l'accesso ai fondi avverrà poi da Via Pajaron-Breganzina; in alternativa viabilità che consenta l'accesso ai fondi da via Bragetti mediante innesto in prossimità delle case Cattelan (indicazione in planimetria 21C) ;

Considerazioni di istruttoria

Le proposte ricadono nella casistica affrontata al § Variante locale Casello Breganze ovest.

LOTTO 2B 3F

Sottopassi

Note ed argomenti sollevati

04-17-c; 04-18-c; 04-38-h; 04-42-c; 13-01-b; 15-01-c;

LXXIX. Si chiede l'eliminazione attraversamenti a raso mediante sottopassi con il mantenimento del reticolo stradale esistente, ricomposizione della maglia viaria e rispetto della partizione fondiaria poderale

Considerazioni di istruttoria

Il progetto prevede la soppressione degli attraversamenti a raso.

LOTTE 2B 3F

Connessioni rurali

Note ed argomenti sollevati

04-16-f

LXXX. Si richiede che sia garantita una viabilità di tipo rurale per riconnettere i fondi agricoli altrimenti interclusi, e che i collegamenti con la viabilità locale siano realizzati garantendo la massima sicurezza.

Considerazioni di istruttoria

In relazione al punto sollevato se ne condivide l'istanza. Pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba

- approfondire l'assetto della viabilità di tipo rurale per garantire la riconnessione di fondi agricoli altrimenti interclusi

LOTTO 2B

Studio alternativa zero

Note ed argomenti sollevati

04-38-g; 04-07-a;

LXXXI. Che sia cancellato dal progetto il tratto del LOTTO 1 dal Km 4+274,31 al Km 23+600,00"

LXXXII. Sia realizzata una sovrapposizione effettiva della SPV con l'attuale sedime della SP 111 Nuova Gasparona con il solo potenziamento della strada esistente. Non siano previsti caselli di accesso e, in tale prospettiva, le complanari siano stralciate con notevole riduzione di costi e di occupazione di suolo agricolo

Considerazioni di istruttoria

Confronta con il punto "Lotti 2B 3F - Politiche e tecniche per il pedaggiamento".

• LOTTO 2B

LOTTO 2B

Cantierizzazione

Note ed argomenti sollevati

04-15-d2; 04-15-a1; 04-33-b;

- LXXXIII. L'ipotesi di cantierizzazione prevista tra le progr. 37+100 e 38+300, che implica la deviazione del traffico della SP Nuova Gasparona su viabilità locale e su parte della SP 248 non è sufficientemente documentata in relazione al livello di funzionalità della deviazione; i ripristini dei fondi stradali andranno realizzati a totale onere del concessionario; si chiede di prevedere delle modalità costruttive della galleria che consentano di mantenere in corso d'opera il transito veicolare in entrambi i sensi di marcia lungo il tratto di strada provinciale interessato dai lavori o quanto meno un singolo senso di marcia;
- LXXXIV. Si chiede che venga formalizzato l'impegno a ripristinare le infrastrutture stradali che verranno compromesse a seguito del transito dei mezzi d'opera impegnati nella costruzione della superstrada ovvero ad assicurare sufficienti ristori economici a favore dell'Ente proprietario
- LXXXV. Generale: Accurata progettazione della fase di cantierizzazione con approfondito studio dei flussi di traffico durante i lavori

Considerazioni di istruttoria

In relazione ai punti sollevati se ne condividono le istanze. Pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba

- approfondire l'assetto della viabilità in fase di cantiere garantendo il necessario livello di funzionalità delle deviazioni; a fine lavori i ripristini dei fondi stradali andranno realizzati a totale onere del concessionario;

LOTTO 2B

Interferenze

Note ed argomenti sollevati

04-01-b;

- LXXXVI. Interferenza della Superstrada con sei valvole di aggancio dell'impianto irriguo;

Considerazioni di istruttoria

Sono evidenziate interferenze puntuali che pregiudicano il funzionamento di un sistema irriguo. Pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba

- garantire il funzionamento dei sottoservizi, anche se di rilevanza locale, eventualmente interferiti;

LOTTO 2B

Adeguamenti puntuali della viabilità locale

Note ed argomenti sollevati

04-12-c; 04-15-a2; 04-15-c1; 04-15-c2; 04-15-d1; 04-15-e1; 04-15-e2; 04-15-f1; 04-15-f2; 04-15-g1; 04-15-g2; 04-15-h1; 04-15-h2; 04-15-n1; 04-15-o2; 04-15-p1; 04-15-r1; 04-15-s1; 04-15-t1; 04-15-u1; 04-15-v1; 04-22-c; 04-22-f;

- LXXXVII. Si chiede che sia garantita una uscita agevole e sicura (anche per i pedoni-) da via Ca' Pasin alla S.P. Chizzalunga;
- LXXXVIII. E' necessario prevedere un adeguato numero di piazzole di sosta lungo la SP Nuova Gasparona, così come prescritto dal DM 05/11/2011;
- LXXXIX. Il braccio di immissione di via ponte Cattaneo verso sud nella SP 248, è troppo inclinato rispetto alla direttrice principale. Si chiede di adeguarlo;
- XC. Il braccio di uscita dalla zona industriale di Breganze che si immette in direzione sud nella SP Chizzalunga, non risulta conforme alle attuali prescrizioni normative che non ammettono in tale fattispecie (strada di tipo C) la manovra d'immissione con corsia di accelerazione. Si chiede di adeguarla;

- XCI. La bretella di by pass verso nord alla rotonda prevista all'intersezione tra la SP Chizzalunga e la strada comunale che proviene dalla frazione di Mirabella, presenta un angolo d'incidenza troppo ridotto e potrebbe forse essere superflua qualora il traffico proveniente dalla predetta frazione non sia particolarmente intenso. Si chiede di adeguarla;
- XCII. La corsia di immissione verso ovest nella SP Nuova Gasparona prevista in corrispondenza della progr.34+950 non è ammessa dalle vigenti norme di legge e pertanto va eliminata; il braccio di immissione dalla strada secondaria verso est è troppo inclinato rispetto alla direttrice principale;
- XCIII. La rotonda prevista lungo la SP Gasparona all'intersezione con le vie Turra, Monte Ortigara e Capitoni in comune di Mason Vicentino, non presenta adeguata deviazione delle traiettorie in attraversamento del nodo. Si chiede di adeguarla;
- XCIV. L'intersezione prevista all'estremità sud/est del tratto in curva della bretella che aggira la zona industriale di Breganze, presenta un angolo d'incidenza troppo acuto con conseguenti problematiche d'immissione nella viabilità locale provenendo da ovest e di uscita da essa in direzione ovest. Si chiede di adeguarla;
- XCV. Per l'intersezione alla progr.32+800 si chiede (in analogia a quanto contemplato nel protocollo d'intesa a suo tempo sottoscritto) di prevedere una soluzione lineare a raso inibendo possibilmente le manovre di accumulo lungo la SP per la svolta a sinistra e di immissione in quest'ultima o in alternativa un collegamento diretto della strada comunale a via Capitoni eliminando l'intersezione con la SP Nuova Gasparona;
- XCVI. Per tutte le intersezioni a rotonda si chiede di prevedere due corsie per i bracci d'ingresso relativi a tale strada, nonché per quelli relativi a strade percorse da apprezzabili flussi di traffico;
- XCVII. Si chiede che gli attraversamenti ed innesti a raso secondari alle bretelle e complanari SPV siano messi in sicurezza.
- XCVIII. Si chiede che il progetto della superstrada contempli l'impegno a mettere in atto a proprie spese i futuri interventi di adeguamento della rete viaria di livello inferiore necessari ad assicurare un livello di servizio non inferiore a quello attuale;
- XCIX. Si chiede che il progetto venga integrato con documentazione progettuale che consenta la verifica delle lunghezze delle corsie di accumulo delle intersezioni lineari a raso nonché la capacità ed il livello di servizio delle intersezioni a rotonda; le verifiche dovranno essere effettuate sulla base di adeguate giustificazioni delle ipotesi assunte per dimensionare le matrici O/D; considerare negli scenari la configurazione con e senza apertura al traffico della A/31 nord e della variante alla SS 47 della Valsugana con proseguimento a sud sino alla SR 53;
- C. Si chiede che nelle intersezioni a raso lungo tale strada siano previste corsie specializzate per l'accumulo in mezz'ora;
- CI. Si chiede di documentare graficamente le verifiche delle intersezioni riguardo all'inscrivibilità dei mezzi ammessi al transito con riferimento alle massime sagome d'ingombro, preferibilmente mediante appositi software di simulazione;
- CII. Si chiede di prevedere adeguata deviazione delle traiettorie in attraversamento della rotonda prevista in adiacenza all'argine del torrente Astico;
- CIII. Si chiede di prevedere barriere di sicurezza in corrispondenza di tutti i manufatti di sottopassaggio alla SP Nuova Gasparona (ad es. non pare che siano previste in corrispondenza del sottopassaggio ciclo pedonale strada della Miliane previsto in prossimità del caseificio di Breganze);
- CIV. Si chiede di prevedere, lungo la SP Nuova Gasparona, una corsia di accumulo per la svolta a sinistra in corrispondenza dell'accesso al caseificio di Breganze.
- CV. Si chiede di sostituire gli accessi diretti nella SP Nuova Gasparona, previsti in corrispondenza della progr. 31+350, con accessi diretti in via Olmo da ricavare tramite prolungamento della contro strada già prevista più ad ovest per l'accesso all'adiacente insediamento;
- CVI. Si chiede in particolare di prevedere idonee piazzole di sosta in corrispondenza di punti nei quali si rende necessario stazionare per operazioni di ispezione o manutenzione (a titolo di esempio il ponte sul torrente Chiavone);
- CVII. Si chiede la messa in sicurezza sulle nuove rotonde dei percorsi ciclopeditoni e di attraversamento perpendicolare pedonale;
- CVIII. Si chiede l'eliminazione di corsie di immissione in centro strada per il traffico che si immette nella SP Nuova Gasparona laddove previste;

Considerazioni di istruttoria

Pur condividendo lo spirito complessivo del sistema di viabilità locale proposto in valutazione, anche considerati i flussi di traffico stimati dal Proponente, si valuta che nel merito dalle osservazioni emergono perplessità e istanze contrapposte che testimoniano della possibilità di produrre ulteriori approfondimenti finalizzati a conseguire, nel rispetto delle istanze tecniche, un miglior gradimento delle Comunità insediate.

Pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba

- considerare, confrontare, eventualmente motivatamente escludere, ovvero recepire le richieste di varianti locali, segnatamente quelle espresse in sede di osservazioni, espresse dalle Comunità insediate;

LOTTE 2B

Variante locale Casello Breganze ovest

Note ed argomenti sollevati

04-02-a; 04-03-b; 04-03-c; 04-04-c; 04-04-d; 04-07-b; 04-11-c; 04-12-a; 04-15-b1; 04-15-i1; 04-15-o1; 04-16-a; 04-16-b; 04-16-c; 04-17-i; 04-17-l; 04-17-m; 04-17-s; 04-22-g; 04-23-a; 04-42-i; 04-42-l; 04-42-m; 04-42-s; 09-02-c; 09-02-d; 13-01-h; 13-01-i; 13-01-l; 13-01-r; 21-01-a; 04-16-d

- CIX. Con riferimento alla Tav. 1 si chiede: messa in sicurezza della rotonda e dei percorsi ciclopedonali; realizzazione di percorso ciclopedonale lungo il torrente Astico; previsione di collegamento diretto dalla rotonda sull'Astico dell'attuale strada provinciale con complanare che, aderente e su parziale ex sedime della prec. provinciale, prosegua diretta per Bassano a nord della zona commerciale di proprietà del Comune di Breganze; realizzazione di tratto in galleria con rotonda a raso; apposita mitigazione ambientale con sistemazione a verde del piano campagna della galleria; studio della viabilità delle bretelle e complanari a sud della SPV si ritiene utile posizionare il tratto di bretella al limite della futura espansione produttiva con relative rotonde su bretella e sulla Chizzalunga; strada sul limite ovest dell' insediamento PIP D1/5 che colleghi la nuova bretella con Via dell' industria e a nord si congiunga con Via Laverda; Proseguo delle piste ciclopedonali; eliminazione della rotonda in prossimità asilo Diesel; eliminazione del tratto di bretella posta a sud del caseificio;
- CX. Considerato che Diesel Spa possiede all'interno un asilo nido e scuola dell'infanzia regolarmente autorizzato chiede lo spostamento della rotonda posta all'incrocio delle vie F.Laverda/Chizzalunga (Tav. 1/15) in direzione nord-est e di conseguenza la traslazione dell'attuale sede stradale di Via F. Laverda a nord per permettere la realizzazione sul lato sud di un percorso ciclopedonale al fine di allontanare la sede stradale dal fabbricato ad uso asilo e scuola d'infanzia e di garantire una maggiore sicurezza in ingresso ed uscita dallo stesso
- CXI. Considerato il programma di potenziamento del sito produttivo Laverda Spa chiede che la "bretella" di collegamento tra casello di Breganze ovest e la S.P. 119 "Chizzalunga" venga modificata nel suo tracciato, adottando una delle seguenti soluzioni proposte. Proposta A: asse parallelo al torrente Astico, variante per accesso diretto con rotonda al novo stabilimento, connessione sulla via della Seriola , rotonda su via chizzalunga; Proposta B: asse parallelo al torrente Astico, nuova strada parallela alla via della Seriola (tangente al nuovo stabilimento Laverda), rotonda su via chizzalunga;
- CXII. Continuità della rete viaria locale (c.d. complanare). Si propone (come meglio illustrate' nella tavola grafica 1/15 modificata), la continuità della rete viaria locale a Nord dello stabilimento Laverda, mediante collegamento tra l'uscita dello svincolo di Breganze Ovest e la rotonda lungo l'attuale S.P. "Chizzalunga", utilizzando l'attuale via Laverda e parte del sedime della S.P. denominata "Nuova Gasparona". Tale proposta recepisce, quanto raccomandato dalla delibera del CIPE n. 96 del 29.03.2006: "per il tratto Breganze-Nove", nella fase del progetto definitivo dovrà essere individuata "una soluzione che concentri in un unico corridoio infrastrutturale sia la S.P.V. che la viabilità locale e di servizio, evitando di interessare ambiti esterni al corridoio, con particolare riferimento a quelli integri dal punto di vista agricolo"
- CXIII. Il collegamento tra la rotonda di uscita del casello di Breganze ovest (km 29+110) e la Strada provinciale n.119 Chizzalunga sia realizzato in adiacenza al tracciato e allo svincolo sud della SPV utilizzando parte del sedime della SP111 (a nord degli stabilimenti Laverda e Diesel) oppure, in subordine, la strada comunale via F.lli Laverda. Quest'ultima potrebbe diventare porzione sud/ovest di un'ampia rotonda in grado di smaltire meglio il traffico.
- CXIV. In relazione al Casello di Breganze (km 29,30 – 30,10) e viabilità sud: 1) si chiede che venga posta particolare attenzione a questo snodo affinché possa assorbire in maniera fluida il traffico e non si verifichino blocchi/rallentamenti tali da riversare il traffico locale o di attraversamento sui centri di Breganze e Sandrigo; 2) si propone di inserire uno svincolo "a fagiolo" vicino al casello che connetta direttamente tutte le direttrici; 3) per quanto riguarda la viabilità si propone di variare l'assetto viario tra il casello di Breganze, la SP111, le complanari alla SPV e la SP119 per il quale si propone un grande svincolo a forma triangolare, a doppia o tripla corsia di marcia, posto a sud della SPV tra la Diesel e la SP119, corredato da una rotonda posta sull'intersezione della strada per l'abitato di Mirabella; 4) in linea generale si chiede di mantenere tutte le soluzioni di svincolo ed i nuovi sedimi stradali il più aderenti alla SPV recuperando i sedimi esistenti, diminuendo i tragitti dei veicoli e diminuendo quindi il consumo del territorio e l'abbattimento degli inquinanti acustici e atmosferici; 5) si propone di prevedere a nord della SPV un parcheggio scambiatore, area camper, campeggio come luogo di accoglienza turistica della pedemontana
- CXV. In relazione al Collegamento ciclopedonale industrie Laverda – Diesel: 1) si chiede il sottopasso sulla rotonda che interseca via F.lli Laverda sia posta a sud per un miglior collegamento con le industrie e l'asilo della Diesel
- CXVI. In relazione alla Bretella sud, dal casello di Breganze a Mirabella per strada della Seriola: 1) Si chiede che la Bretella sud non sia realizzata; 2) non siano previsti nuovi sviluppi edilizi e urbanizzazioni a seguito della realizzazione della bretella; 3) si

- chiede che sia mantenuto l'accesso ciclo-pedonale al torrente Astico in continuità anche con l'attuale pista ciclabile Mirabella - Breganze attuando tutte le misure necessarie a rendere sicuro tale percorso per i mezzi non motorizzati.
- CXVII. In relazione alla Rotonda di Mirabella di Breganze: 1) si chiede che la rotonda sia spostata più ad ovest ed allungata per aumentarne l'efficienza e permettere l'immissione di strade secondarie laterali altrimenti inibite all'accesso sulla Chizzalunga in sicurezza; tale modifica consente altresì di evitare lo spostamento della roggia Seriola adiacente e permette, su vecchio sedime stradale, di inserire il passaggio ciclo-pedonale verso l'Astico; 2) si chiede che siano previsti e messi in sicurezza sui quattro bracci della rotonda gli attraversamenti ciclo-pedonali con adeguate isole direzionali.
- CXVIII. Riguardo al tratto di SP 111 Nuova Gasparona compreso tra il ponte sul torrente Astico e l'intersezione con la SP Chizzalunga, si chiede di vincolare urbanisticamente un corridoio utile per l'eventuale futura rettifica del tracciato in complanarità alla SPV la cui realizzazione sia a carico del concessionario;
- CXIX. Rotatoria a sud della bretella di collegamento della zona Industriale e collegamento stradale intermedio con via Chizzalunga. Lungo la bretella di collegamento tra la Zona Industriale di Breganze e la nuova rotatoria in località Mirabella si propone di spostare più a sud l'attuale rotatoria prevista circa a metà del percorso e realizzare un nuovo collegamento stradale con via Chizzalunga. Tale richiesta è finalizzata a una minore interferenza con il futuro sviluppo urbanistico dell'area e garantisce un collegamento diretto fra un'importante area produttiva e il casello di Breganze ovest al fine, come indicato nella delibera CIPE di "assicurare con la viabilità complementare e di collegamento la permeabilità della S.P.V. con la viabilità minore e con i numerosi poli produttivi industriali, al fine di conseguire l'obiettivo del decongestionamento della viabilità locale dei numerosi centri urbani interessati.
- CXX. Rotatoria posta a sud del territorio comunale in corrispondenza della località "Mirabella". Per quanto riguarda la rotatoria posta lungo la strada provinciale della "Chizzalunga" in località "Mirabella" si osserva che la stessa merita delle ulteriori valutazioni e degli approfondimenti di carattere tecnico. Le dimensioni di tale rotatoria, le caratteristiche strutturali, gli accessi/recessi dalle vie limitrofe (in particolare per quanto riguarda via Ca' Pasin) devono trovare piena rispondenza e soluzione in merito ai volumi/flussi/piani del traffico che si svilupperanno con la costruenda SPV in considerazione che già attualmente si manifestano notevoli code nelle ore di punta.
- CXXI. Si chiede che i tratti dal ponte sul torrente Astico all'intersezione con la SP Chizzalunga e nel tratto successivo sino all'intersezione con via Riale in comune di Breganze siano di tipo CI, così come previsto per tutti i rimanenti tratti di tale strada provinciale;
- CXXII. Si chiede che il collegamento tra la rotatoria di uscita del casello di Breganze ovest (km 29+110) e la Strada provinciale n.119 Chizzalunga sia realizzato in adiacenza al tracciato e allo svincolo sud della SPV utilizzando parte del sedime della SP111 (a nord degli stabilimenti Laverda e Diesel) oppure, in subordine, la strada comunale via F.lli Laverda.
- CXXIII. Si chiede che in relazione alla prevista rotatoria sulla SP 119 Chizzalunga, posta in prossimità dell'abitato di Mirabella, sia eliminata la strada di collegamento ad ovest verso il torrente Astico e si realizzi un collegamento sicuro tra la pista ciclabile esistente Mirabella-Breganze e la strada rurale esistente denominata via della Seriola (es. sottopasso scatolato), per mantenere l'accesso ciclo-pedonale al torrente Astico e di conseguenza al più esteso percorso ciclabile che da nord scende lungo gli argini del suddetto torrente. Con l'attuale progetto si eliminerebbe l'unico accesso ciclo-pedonale attualmente esistente al torrente Astico nel territorio compreso tra i centri abitati di Breganze e Sandrigo.
- CXXIV. Si chiede che la bretella di collegamento tra il progettato casello di Breganze Ovest e la SP Chizzalunga in località Mirabella sia progettata in adiacenza alla SPV possibilmente utilizzando il sedime della via Laverda
- CXXV. Si chiede che la bretella di collegamento tra il progettato casello di Breganze Ovest e la S.P.Chizzalunga in località Mirabella (per la quale non è stata rispettata la prescrizione del CIPE n° 96 del 29/03/2006 "Per l'intero tratto di sovrapposizione alla S.P. Gasparona e alla S.P. 248 compreso tra l'Astico e il Brenta, ove è prescritto di individuare una soluzione che concentri in un unico corridoio infrastrutturale sia la SPV che la viabilità locale e di servizio, evitando di interessare ambiti esterni al corridoio, con particolare riferimento a quelli integri dal punto di vista agricolo") sia progettata in adiacenza al tracciato della Superstrada Pedemontana Veneta, possibilmente utilizzando il sedime di via Laverda per non consumare ulteriore territorio agricolo;
- CXXVI. Si chiede di rivedere il progetto della rotonda in località Mirabella, per motivi di sicurezza e accessibilità alle attività e residenze. (DRG n.2522 11.11.2012)
- CXXVII. Si evidenzia la non condivisione della soluzione progettuale prospettata per lo snodo viario in corrispondenza del casello di Breganze ovest per la quale si rileva la non piena coerenza con la delibera CIPE n.96 del 29.03.2006 ("una soluzione che concentri in un unico corridoio infrastrutturale sia la S.P. V che la viabilità locale e di servizio, evitando di interessare ambiti esterni al corridoio")
- CXXVIII. Rettifica del tratto di complanare ad est della rotatoria della zona Industriale. Si propone di rettificare maggiormente il tratto di complanare ad est della rotatoria della zona Industriale, nel tratto a sud del caseificio e in corrispondenza di via delle Miliane, come meglio descritto nell'allegata tavola grafica (2/15 modificata). Tale proposta consente di garantire maggiore aderenza della complanare al tracciato della SPV, di modificare e migliorare l'innesto a Sud del caseificio e di intervenire sulle dimensioni della pista ciclabile e garantirne la carrabilità.

Considerazioni del Proponente

Si evidenzia l'impossibilità di realizzare una rotonda nell'immediate vicinanze delle opere di scavalco dell'Astice in ragione degli eccessivi dislivelli.

Considerazioni di istruttoria

Considerate le numerose e contrapposte istanze pervenute e valutato nel merito ciascuna proposta di variante locale si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba

- sviluppare, la viabilità locale del Casello Breganze ovest, secondo la soluzione di progetto prospettata riposizionando più a nord ed immediatamente ai margini delle aree già previste per attività produttive, il tratto est-ovest di connessione alla SP Chizzalunga. Detta connessione, se tecnicamente possibile, dovrà preferibilmente essere effettuata tramite l'esistente confluenza di via dell'Industria;

LOTTO 2B

Variante locale - eliminazione rotatorie

Note ed argomenti sollevati

04-38-i

CXXIX. Viene richiesta l'eliminazione delle rotatorie

Considerazioni di istruttoria

La richiesta, così come formulata, non è tecnicamente recepibile.

LOTTO 2B

Variante locale - adeguamento immissioni

Note ed argomenti sollevati

4-38-i

CXXX. Accessi all'infrastruttura paralleli al percorso, con corsia di immissione sufficiente a garantirne la facile fruibilità

Considerazioni di istruttoria

Il progetto dell'infrastruttura deve garantire gli standard fissati dalle norme per le corsie di immissione.

LOTTO 2B

Variante locale- ampliamento trincea Comune di Mason Vicentino

Note ed argomenti sollevati

08-01-b; 08-01-c;

CXXXI. Si propone la soluzione n.1) che permette di evitare la sopraelevazione prevista in località Villaraspa, determinando un minor costo per la realizzazione dell'opera, un minor costo e una maggiore efficacia per l'installazione delle barriere di mitigazione ambientale, un minor impatto ambientale ed acustico.

CXXXII. Si propone la soluzione n.2) che riguarda l'intero percorso della SPV nel territorio comunale di Mason Vicentino. Tale soluzione prevede l'inizio del tratto in trincea circa 500 mt prima rispetto al progetto definitivo. Essa prevede un notevole minor costo di realizzazione, un effettivo servizio a tutto il territorio, un minor impatto ambientale, un minor costo delle opere

complementari e la non proliferazione di strade secondarie. Questo si ottiene facendo correre la strada a livello campagna, evitando la costruzione di strade sopraelevate ed evitando spreco di territorio mantenendo la complanare quasi sempre a nord della SPV. Il minor costo dell'opera andrebbe inoltre a ripercuotersi positivamente sul costo finale del pedaggio.

Considerazioni del Proponente

Le ragioni che sconsigliano l'ampliamento della tricea al tratto proposto sono di natura idrogeologica essendo il tratto in questione caratterizzato da suoli e situazione di falda diversi dal resto del tracciato e decisamente più sensibili sul piano ambientale.

Considerazioni di istruttoria

Si ritengono come condivisibili le valutazioni tecniche del Proponente.

LOTTO 2B

Variante locale - via Riale

Note ed argomenti sollevati

04-07-c; 15-02-b; 04-04-e; 04-17-b; 04-42-b2; 09-02-e;

- CXXXIII. Si chiede che sia riorganizzata la viabilità secondaria nel casello di Breganze e in particolar modo le strade complanari che possano deviare il traffico in direzione Lusiana-Asiago verso la rotonda n.7 via Riale e quindi in direzione Breganze per imboccare quindi la SP 69 verso Lusiana, in modo da alleggerire il traffico gravitante su via Astico, via Stadio e sui centri abitati di Fara Vicentino e Salcedo.
- CXXXIV. Si chiede di razionalizzare la viabilità complementare che si inserisce sulla rotonda in prossimità del torrente Riale (33+285 Km) in modo da rendere il percorso a sud della SPV meno tortuoso con eventuale possibilità di spostare anche la suddetta rotonda a sud.

Considerazioni del Proponente

Le proposte non sono integrabili con il sistema di viabilità locale previsto.

Considerazioni di istruttoria

Si ritengono come condivisibili le valutazioni tecniche del Proponente.

LOTTO 2B

Variante locale - galleria artificiale Marostica ovest

Note ed argomenti sollevati

04-10-a

Il tratto della ripristinata SP 111 (ad ovest della rotonda "Marostica Ovest") posto sull'omonima galleria artificiale interferisce con le aree di stoccaggio e con l'impianto di trattamento della Costruzioni Miotti S.p.A.. La soluzione arreca un danno gravissimo alla capacità produttiva il cui ristoro patrimoniale dovrebbe assumere come riferimento il valore di siti produttivi strategici per la funzionalità aziendale. Si propone una rettifica del progetto prevedendo un'estensione della galleria artificiale verso oveste e la collocazione della controstrada sulla verticale della stessa.

Considerazioni del Proponente

Si valuta non recepibile, per evidenti ragioni di costo, la richiesta di estensione della galleria artificiale.

Considerazioni di istruttoria

Si condivide la valutazione del Proponente nondimeno si ritiene possibile ottimizzare le strutture di contenimento così da limitare la perdita di area di pertinenza lamentata. pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba

- sviluppare, in corrispondenza alla galleria artificiale Marostica ovest, una soluzione delle strutture di sostegno atte a garantire una più congrua area di pertinenza nonché la possibilità di passaggio a margine dei capannoni dei mezzi di produzione;

LOTTO 2B

Variante locale – accessibilità fondo

Note ed argomenti sollevati

07-01-a

Si richiede che, in corrispondenza del Km. 30 parte a Nord (della tavola 1/15), venga ripristinato il muro di sostegno così come rappresentato nel progetto definitivo precedente, e venga resa accessibile all'abitazione insistente sul mappale n. 304 la strada in progetto posta a confine con la S.P.V. in corrispondenza del Km. 30, in sostituzione di quella in progetto posta più a nord.

Considerazioni del Proponente

Le richieste sono valutate come recepibili

Considerazioni di istruttoria

Le richieste sono valutate come ambientalmente sostenibili e sostanzialmente condivisibili pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba

- sviluppare, alla prog. km 29+500 circa una soluzione di accesso alternativa, più coerente con lo stato attuale, nonché opere di sostegno atte a garantire una più congrua area di pertinenza delle abitazioni;

LOTTO 2B

Variante locale - svincolo su Via Breganzina

Note ed argomenti sollevati

05-01-a

Si lamenta che la soppressione dello svincolo su Via Breganzina. Poiché l'immobile sopra citato è un locale pubblico storico con parcheggio, con licenze di Bar e Tabacchi chiedono una soluzione che eviti un grave danno economico dovuto al mancato sbocco nella nuova SPV.

Considerazioni del Proponente

Causa vincoli di pendenza longitudinale dell'asse principale non è tecnicamente possibile mantenere la continuità dell'asse locale così come richiesto.

Considerazioni di istruttoria

Si condivide la valutazione tecnica del Proponente nondimeno si ritiene che sia possibile mantenere la funzione di collegamento locale della strada in questione attraverso una ottimizzazione locale della mobilità pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba

- sviluppare l'ipotesi di soppressione della rotatoria alla progressiva km 32.798 con l'obiettivo di mantenere la continuità della viabilità locale cosicché venga a trovarsi in parallelo alla controstrada.

LOTTO 2B

Variante locale – nuova area a parcheggio SPV

Note ed argomenti sollevati

04-60-a

Attualmente l'azienda Agricolo-Agrituristicamente utilizza l'accesso dalla S.P. Nuova Gasparona da cui dista circa 20 mt. (sulla base del quale aveva investito per la ristorazione). Nel progetto l'azienda viene privata dell'accesso diretto alla sede stradale. Si chiede che sia prevista un'apposita area a verde attrezzata a parcheggio con possibile sosta degli automezzi, dando la possibilità agli utenti di accedere pedonalmente all'attività e poter usufruire dei servizi di alloggio, ristorazione e vendita prodotti tipici.

Considerazioni di istruttoria

Le richieste possono essere lette come coerenti con le nuove tendenze progettuali che prevedono una maggiore osmosi tra asse dell'infrastruttura e territorio. Le soluzioni proposte anche se ambientalmente non del tutto a saldo positivo possono presentare grande rilevanza sociale ed anche costituire una importante esperienza di sperimentazione applicata. Pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba

- valutare, in corrispondenza della attuale via S. Gaetano, l'ipotesi di prevedere, ferme restando le esigenze di sicurezza del traffico stradale nonché delle Persone e dei luoghi, un'area di sosta dalla quale poter pedonalmente accedere alle strutture commerciali.

LOTTO 2B

Variante locale – ricollocazione area servizio

Note ed argomenti sollevati

04-30-a

Si evidenzia che nella versione giugno 2010, era prevista una superficie di esproprio pari a 275 mq, nella versione febbraio 2012 l'area di occupazione è aumentata arrivando a 5.740 mq; tale superficie aggiuntiva è necessaria perché viene prevista la realizzazione di un'area di servizio; si esprime contrarietà alla nuova soluzione progettuale, pur favorevole ad accettare la precedente soluzione con un esproprio limitato; viene richiesta revisione dell'area di servizio per evitare di compromettere così pesantemente il fondo per un'opera non strettamente necessaria proprio in loco.

Considerazioni del Proponente

Si ritiene possibile prevedere opportune ottimizzazioni delle strutture di cui si tratta

Considerazioni di istruttoria

Al fine di contenere i segnalati impatti sulle proprietà dell'Osservatore e considerate le colture di pregio presenti nel lotto in questione si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba

- prevedere la ricollocazione del "centro operativo" presso lo svincolo di Mason e conseguentemente una sostanziale riduzione delle aree di esproprio.

LOTTO 2B

Variante locale – accesso privato da via Miliane

Note ed argomenti sollevati

04-21-a

Chiede di rettificare il tratto di complanare a est della Zona Industriale nel tratto a Sud e in corrispondenza a Via delle Miliane con particolare riguardo all'entrata ed uscita alla/dalla proprietà per migliorare la movimentazione delle merci caratterizzata da mezzi pesanti e per garantire altresì la massima sicurezza.

Considerazioni del Proponente

La richiesta viene valutata come accoglibile

Considerazioni di istruttoria

Si valuta che la soluzione proposta sia migliorativa sia sul piano ambientale che sul piano funzionale, pertanto si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba

- sviluppare, per l'accesso da via Miliane alle strutture produttive, una soluzione alternativa che preveda un adeguato piazzale di ingresso;

LOTTO 2B

Variante locale – fabbricato di proprietà

Note ed argomenti sollevati

04-34-a

Considerata la contiguità della nuova infrastruttura si chiede di demolire il fabbricato di proprietà (n. 21 planimetria) e ricostruirlo (previa perizia di stima) in altra area già individuata. In alternativa si chiede ricostruirlo più a sud verso l'alveo del torrente che verrà dismesso.

Considerazioni di istruttoria

Le richieste formulate non rientrano nell'ambito di competenza di questa Commissione.

LOTTO 2B

Variante locale – via Olmo

Note ed argomenti sollevati

04-17-o; 04-42-o; 13-01-n;

In relazione all'intersezione con via Olmo (km 31+300): 1) si chiede di mantenere la complanare a sud della SPV inserendo la rotonda nel prosieguo di via Bragetti

Considerazioni del Proponente

La richiesta non è accoglibile.

Considerazioni di istruttoria

Si condivide la valutazione del Proponente

• **LOTTO 3F**

LOTTO 3F

Piste Ciclabili

Note ed argomenti sollevati

03-01-a

- CXXXV. Viene ritenuta inidonea la scelta progettuale di realizzare un percorso ciclabile sul lato Est della sp. 129 in quanto prevede continue intersezioni con gli accessi carrabili. Si propone lo spostamento della ciclabile sul ciglio opposto (che presenta un fossato di scolo) che potrebbe essere realizzata in sovrapposizione al fossato esistente;

Considerazioni di istruttoria

La scelta di collocare la pista ciclabile dal lato residenze appare del tutto condivisibile. La collocazione sul lato opposto infatti determinerebbe di fatto l'aumento delle interferenze tra mobilità veicolare e ciclabile determinando un sensibile innalzamento del rischio di incidenti.

LOTTO 3F

Richiesta di compensazione ambientale

Note ed argomenti sollevati

03-01-c, 18-01-b; 12-01-a

- CXXXVI. In relazione al nucleo abitato situato in prossimità della rotonda di progetto tra la SP 20 e SP 129, i residenti chiedono che sia prevista la messa in sicurezza del canale Manzolino, attualmente Elemento di criticità idraulica. (DRG n.2522 11.11.2012)
- CXXXVII. Si riscontra che la soluzione progettuale non contempla alcuna opera di adeguamento e messa in sicurezza di carattere idraulico; si segnalano eventi alluvionali aggravati per la mancanza di bonifica idraulica del territorio;
- CXXXVIII. Integrazione alle osservazioni data 04/02/2010 recante proposta di variante al progetto di realizzazione della pista ciclo pedonale nel territorio comunale di Loda - Riese Pio X - San Zenone degli Ezzelini e contestuale proposta e richiesta di risoluzione alle problematiche viabilistiche ed idrauliche;

Considerazioni di istruttoria

vedi punto " LOTTI 2B 3F - Opere connesse regimentazione delle acque superficiali"

LOTTO 3F

Variante locale - SP20

Note ed argomenti sollevati

03-01-b; 18-01-a

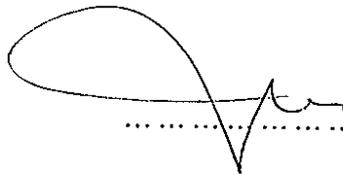
- CXXXIX. In relazione al nucleo abitato situato in prossimità della rotonda di progetto tra la SP 20 e SP 129, i residenti chiedono che sia garantito l'accesso in sicurezza alle abitazioni in relazione alle tre direttrici del nodo viabilistico;
- CXL. Si segnala la necessità di rivedere l'accesso per gli edifici ad Ovest della rotonda (prop. Carlesso) ritenuto sottodimensionato considerato che funzionale a più unità;

Considerazioni di istruttoria

In merito ai punti sollevati si ritiene che nelle successive fasi di progettazione il progetto debba:

- approfondire il progetto di accesso alle abitazioni poste in prossimità della nuova rotonda in progetto tra la SP20 e la SP129 garantendo uno spazio di manovra adeguato a garantire la sicurezza dei luoghi;

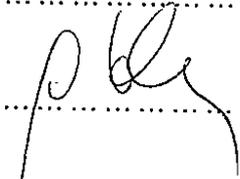
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

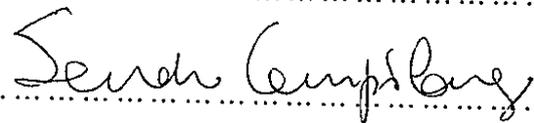
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



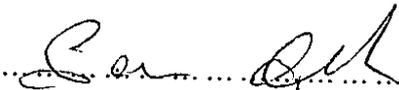
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

ASSENTE

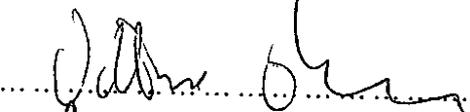
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



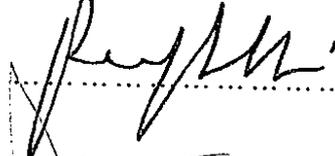
Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



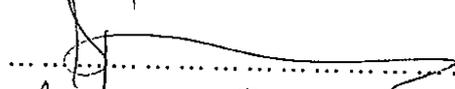
Dott. Renzo Baldoni



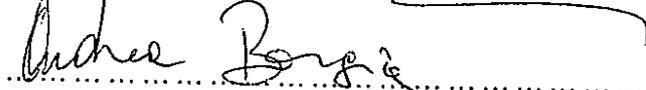
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia



Ing. Silvio Bosetti

Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

Arch. Laura Cobello

Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

ASSENTE

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

(ASTENUTO) *Franco Secchieri*

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Francesco C. Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani

Ing. Giuseppe Fasiol
(Rappresentante Regionale)

Giuseppe Fasiol