



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO AMBIENTALE

VIA E VAS

**Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi
strategici e di interesse nazionale.**

**ALLEGATO A –
(PARERE N. 473 DEL 28.07.2010)**

Progetto:	Progetto Preliminare "Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete Verona-Vicenza-Padova"
Proponente:	Regione Veneto – Direzione Infrastrutture di Trasporto

[Handwritten signatures and initials]

1 ANALISI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE AL MATTM

Si riassumono le Osservazioni del pubblico indirizzate direttamente al MATTM che non siano già state esaminate nel corso dell'analisi fatta nel DGR - Regione Veneto (a parte casi particolari), vedasi punto 11. Regione Veneto - nota del 21/09/2009 acquisita con prot. n. DSA-2009-26378 del 06/10/2009 di trasmissione di 136 osservazioni presentate alla Regione Veneto da parte dei soggetti pubblici e dai privati) e successive, e facente già quindi parte dei documenti acquisiti dalla Commissione.

N°	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione/Note
1.	Comune di Castelnovo del Garda (VR)	Parere DCC n°12 del 06.02.2009 favorevole al progetto con prescrizioni:	Già esaminate da DGR Reg. Veneto
2.	Comune di Altavilla Vicentina (VI)	Osservazioni su tracciato base e su soluzioni A1 e A3	Già esaminate da DGR Reg. Veneto
3.	Comune di Brendola (VI)	Osservazioni su svincolo di Montebello Maggiore	Già esaminate da DGR Reg. Veneto e riprese da CTVA
4.	Sig. Antonio Pasqualotto	Osservazioni relative all'area di S. Agostino:	Già esaminate da DGR Reg. Veneto e in parte da CTVA
5.	St. Legale Benetti Ciscato Magaraggia Rodella	Osservazioni sul tracciato della tangenziale nelle differenti ipotesi di approfondimento del P.R. Definitivo	Già esaminate da DGR Reg. Veneto (vedi anche Osservazioni del Comune di Soave)
6.	Bergozza Giovanni	Si chiede che il tracciato spostato di circa 300 metri verso l'autostrada per ridurre il numero di abitazioni da demolire ed evitare la foratura della paesaggistica precaria collina di Valmarana.	La traslazione richiesta del tracciato comporta l'impossibilità di scavalcare l'A4 senza interferire direttamente con le attività produttive poste a nord di quest'ultima
7.	Comune di Vigonza (PD)	Oss. ni su aumento del traffico locale e politica pedaggi	Già esaminate da DGR Reg. Veneto
8.	Società Carretta S.A.S.	Osservazioni su problematiche di accessibilità aziendale	Già esaminate da DGR Reg. Veneto (ved. Oss. 26, 52, 78)
9.	Provincia di Verona	DGP n. 139 del 23.07.2009 al quale si allega parere della commissione provinciale valutazione impatto ambientale con prescrizioni	Già esaminate da DGR Reg. Veneto
10.	Comune di Vicenza (VI)	Osservazioni su: 1. Nodo Vicenza ovest 2. Nodo Riviera Berica 3. Galleria Idraulica Retrone-Bacchiglione	Già esaminate da DGR Reg. Veneto e riprese da CTVA
11.	Regione Veneto (n°136 Osservazioni)	Trasmissione di 136 Osservazioni già controdedotte	Già esaminate da DGR Reg. Veneto
12.	Provincia di Vicenza	Relativamente al casello di Montebello Maggiore si ribadisce l'esigenza di non compromettere la realizzabilità delle opere da eseguirsi a cura dell'Autostrada BS/PD o comunque di non rallentare l'attuazione. La prevista bretella di collegamento della variante alla SP 246 con le SSPP di Altavilla e di Lonigo risulta di primaria importanza	Le varianti introdotte dalla commissione V.I.A. regionale introducono quanto richiesto.

	<p>tanza e pertanto si chiede di non porre ostacoli alla sua realizzazione.</p> <p>Si richiede un idoneo collegamento tra il previsto nuovo ponte sul Bacchiglione in località Debba ed il casello autostradale di Vicenza Est.</p> <p>Si trasmettono le osservazioni tecniche redatte dagli uffici provinciali:</p> <p><u>Emissione in atmosfera</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Si raccomanda un'analisi delle ricadute agli sbocchi delle gallerie2. Si chiede l'impiego di manto stradale fotocatalitico3. Si segnalano prescrizioni per limitare emissioni di polveri in fase di cantiere: <ul style="list-style-type: none">• Gli automezzi conformi alle norme di omologazione europee• Il livello di manutenzione garantito in fase di cantiere• I mezzi di cantiere dovranno arrecare la minor interferenza possibile con la viabilità ordinaria• Durante la fase di costruzione dovrà garantire che: le operazioni di stoccaggio, movimentazione e trasporto di materiale polveroso siano condotte limitandone la dispersione, monitorando il trasporto dello stesso;- Vengano tenuti umidi e puliti i piazzali e le superfici piane <p>Gli impianti di triturazione siano dotati di idonei impianti per l'abbattimento delle polveri, infine garantire la pulizia delle strade pubbliche.</p> <p><u>Acque superficiali e sotterranee</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Approfondire l'analisi sui muri antiralle e valutare le conseguenze sia in fase di cantiere che in fase di esercizio2. Necessità di un corretto dimensionamento delle opere3. In merito alle acque meteoriche di dilavamento delle NTA del Piano di Tutela delle Acque.<p><u>Suolo e sottosuolo</u></p><ol style="list-style-type: none">1. Nella gestione delle terre e rocce da scavo ci si dovrà attenere a quanto disposto dall'art. 186 del D. Lgs n. 152/06 e dalla D.G.R.V. n. 2424/08.<p>Nel caso di possibile contaminazione di procedure previste dall'art. 242 del D. Lgs n. 152/06.</p>	<p>1-2-3 Tale componente ambientale è già stata analizzata nello studio di impatto ambientale proposto (Quadro di riferimento ambientale). Gli aspetti evidenziati trovano risposta nel parere, nelle allegare prescrizioni e nel piano di monitoraggio ambientale, disposto dalla Commissione V.I.A. Regionale.</p> <p>L'adozione di specifici accorgimenti tecnici/materiali sarà valutata in fase di progettazione definitiva anche in relazione alla valutazione dei costi e dei benefici derivanti.</p> <p>Tali aspetti saranno curati in fase di progettazione successiva</p>
--	--	---

4

	<p>2. Dovrà essere predisposto un progetto per impianto di recupero.</p> <p>Si prescrive di prevedere:</p> <ol style="list-style-type: none">1. aree di stoccaggio provvisorio di terreni scavati sospetti di contaminazione2. Di eseguire le riparazioni ed i rifornimenti ai mezzi meccanici su area attrezzata e impermeabilizzata; controllare periodicamente i circuiti oleodinamici dei mezzi operativi. <p>Si raccomanda la disponibilità di materiale oleo-assorbente per limitare eventuali inquinamenti accidentali.</p> <p>Rumore</p> <ol style="list-style-type: none">1. Con riferimento alle aree esterne alla fascia di pertinenza acustica, dimensionare gli interventi per raggiungere i valori previsti dalla tab. D del DPCM 14/11/972. Utilizzare barriere fonoassorbenti che riducono l'impatto visivo delle stesse in aree agricole o naturali. <p>Flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi</p> <ol style="list-style-type: none">1. Spostare il cantiere Base B4.12. Riutilizzare le aree residuali come superfici di rinaturalizzazione/valorizzazione ambientale3. In merito allo sbocco della galleria a Vicenza Ovest, si ritiene il progetto base meno impattante sugli ecosistemi dell'area, inoltre nella zona di S. Agostino - Casello Vicenza Ovest il progetto di modifica un tratto del Fiume Retrone contrasta con eventuali opere di riqualificazione fluviale con funzione turistica che si collegano ad interventi già esistenti o di progetto dei Comuni di Vicenza, Creazzo e Altavilla.<p>Altro Traffico</p><ol style="list-style-type: none">1. Si richiede di esporre in modo più dettagliato i risultati delle simulazioni2. Non si comprendono le conseguenze dell'introduzione del pedaggio per i tratti di tangenziale esistente. L'esenzione del pagamento della tariffa per i residenti per i primi 10 anni per non più di due tratte consecutive, non sembra garantire sufficientemente l'utilizzo della rete da parte dei residenti3. Si richiede pertanto produrre una documentazione più	<p>Il progetto definitivo sarà redatto nel rispetto della normativa vigente.</p> <p>Tali aspetti potranno essere eventualmente curati in fase di progettazione successiva</p> <p>Tale componente ambientale è già stata analizzata nello studio di impatto ambientale proposto (Quadro di riferimento ambientale). Gli aspetti evidenziati trovano risposta nel parere, nelle allegare prescrizioni e nel piano di monitoraggio ambientale, disposto dalla commissione V.I.A. regionale.</p> <p>In fase di progettazione definitiva verrà valutata la fattibilità dello scenario proposto.</p> <p>All'interno dello S.I.A. è stato previsto un sistema di interventi di mitigazioni e/o compensazioni volto a mitigare gli impatti prodotti sul territorio, recuperando le aree di risulta; in fase di progettazione definitiva, tali aspetti potranno essere ulteriormente approfonditi.</p> <p>La soluzione di variante, fatta propria dalla Commissione V.I.A. non prevede modifiche del percorso del fiume Retrone.</p>
--	---	---

N° Mittente/Comune

Sintesi Osservazione

Controdeduzioni e Note

	<p>chiarà che sviluppi i due punti sopra esposti, effettuando un'indagine origine/destinazione al fine di calibrare la matrice O/D, valutare, scendendo ad una scala più di dettaglio, le conseguenze dell'introduzione del pedaggio per percorrere la tangenziale sud di Vicenza sugli spostamenti sistematici a breve e media percorrenza e soprattutto, gli effetti sulla rete extraurbana e urbana dell'area vicentina.</p> <p>Compensazioni ambientali</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gli interventi di compensazioni proposti meritano maggiori approfondimenti in particolare la previsione di intervento su 390 ha di aree golenali del Bacchiglione 2. Si raccomanda di approfondire gli aspetti architettonici/estetici di viadotti e ponti 3. Si evidenzia l'importanza di un attento programma di monitoraggio e di controllo. Si riservano di fornire ulteriori approfondimenti di analisi ed indicazioni di mitigazioni nelle ulteriori fasi procedurali <p>Osservazioni sotto il profilo viabilistico</p> <p>Nei comuni di Gambellara e Montebello in corrispondenza del casello tortuosità eccessiva per un'autostrada, si ritiene che la soluzione proposta dai 2 comuni sia meno complessa e preferibile.</p> <p>Per lo snodo di Montecchio comprende il livello di condivisione di ANAS ed Autostrada BS/PD e capire in che misura comporterebbe un rallentamento dell'iter realizzativo della bretella tra variante alla SP246, SP Altavilla, SP 500 e casello di Alte/Montecchio, la soluzione di variante proposta non risulta compatibile con il progetto del nuovo casello autostradale né con la bretella di raccordo.</p> <p>Non si condivide la previsione di una barriera ordinaria tra l'A4 e la SPV ma si ritiene che A4 ed SPV debbano essere di pari livello.</p> <p>I sistemi di raccordo tra viabilità autostradali e viabilità ordinaria della variante sono complessi a seguito della scelta di mantenere separati ad est e ad ovest i punti di esazione.</p> <p>Si chiede di portare ad un termine indefinito l'esenzione dal pagamento lungo due tratte contigue e che i tratti di</p>	<p>La proposta è oggetto di project financing, la Regione del Veneto attraverso il NUVV ha ritenuto congruo l'intervento, i costi ed il per. Ogni eventuale modifica di questi parametri comporta le modifiche di elementi che sono stati oggetto di gara per l'acquisizione del titolo di promotore. Eventuali sviluppi e/o approfondimenti della proposta potranno essere oggetto della futura gara di concessione.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nello S.I.A. (Quadro di riferimento ambientale), nonché nelle successive integrazioni, sono state individuate in modo adeguato le opere di compensazione sulla sicurezza idraulica citate. 2. Al fine di sviluppare l'osservazione si ritiene opportuno che il progetto definitivo sia accompagnato da un apposito studio di inserimento paesaggistico. 3. L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegatte prescrizioni e nel Piano di Monitoraggio Ambientale disposto dalla Commissione. <p>Per quanto riguarda il tratto tra Gambellara e Montebello la commissione V.I.A. regionale ha fatto proprio una soluzione di variante che si sviluppa nel tratto interamente a sud della A4 e quindi meno tortuoso.</p> <p>Come accennato precedentemente la stessa commissione</p>
--	--	---

		<p>tangenziali esistenti sono gratuiti anche oltre il periodo di esenzione di 10 anni previsto.</p> <p>In relazione alla soluzione A1 della variante di Vicenza si chiede di verificare i flussi di traffico previsti per verificare i fenomeni di accodamento nei punti d'intersezione.</p> <p>Si preferisce la soluzione originaria, prevista nel progetto preliminare, da rendere compatibile con le esigenze di esercizio delle ditte di spedizione coinvolte prevedendo l'utilizzo anche del vecchio sottopasso degli svincoli di Vicenza ovest alla zona produttiva di Arcugnano e di Atavilla al fine di mantenerne il tracciato in adiacenza al nuovo asse autostradale.</p> <p>Per lo svincolo lungo la Riviera Berica si chiede:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Allungamento della galleria coperta verso ovest; 2. Di dare continuità alla pista ciclo pedonale della Riviera Berica; 3. Preferisce la soluzione B2 4. Di aumentare i raggi di curvature degli svincoli di Vicenza 5. Di includere la realizzazione a carico del proponente del collegamento tra l'autostazione di Vicenza est ed il nuovo ponte sul Bacchiglione previsto in località Debba-Longare 6. Di valutare a Grisignano di eliminare una rotonda lungo la bretella a nord dell'autostrada per una maggiore scorrevolezza del traffico in transito. 	<p>ha proposto una variante del nodo di Montebelluna compatibile con il progetto del Nuovo Casello autostradale</p> <p>Eventuali agevolazioni/esenzioni sul pedaggio saranno oggetto e parametro di valutazione in fase di gara di affidamento della concessione.</p> <p>In relazione al nodo di Vi-Ovest, la stessa commissione ha fatto propria un'ulteriore variante che risolve le problematiche osservate.</p> <p>Infine, un'ulteriore variante (Vicenza centro) risolve le problematiche dello svincolo Riviera Berica con il collegamento Vi-Est - Debba.</p> <p>In corrispondenza del nodo di Grisignano, visti i numerosi accessi diretti alla provinciale, si ritiene non accoglibile la richiesta di eliminare una delle due rotonde.</p>
13.	Regione Veneto	<p>Trasmissione Oss. Comune di Montebelluna</p> <p>Che argomenta la particolare difficoltà del centro abitato ubicato in un reticolo di traffico posto tra la Valdasio Sud le Tangenziali e la viabilità ordinaria (SP 21)</p>	<p>L'osservazione è stata esaminata e, insieme a problematiche analoghe, dovrà essere riesaminata in sede di definitivo con il dettaglio e la necessità di adattamento della viabilità complementare.</p>
	Regione Veneto	<p>Trasmissione Oss. Comune di Soave</p> <p>Osservazione relativa agli scarichi acque del Comune di Soave.</p>	<p>L'Osservazione è stata esaminata ed in sede di progetto definitivo - esecutivo, potrà avere soluzione definitiva e adeguata.</p>
	Provincia di Verona	<p>La Provincia di Verona osserva che il progetto preliminare del Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete Verona, Vicenza-Padova non prevede l'intersezione da realizzarsi in corrispondenza della costruenda tangenziale esterna agli abitati di Montebelluna d'Alpone e S. Bonifacio.</p> <p>L'omissione dell'intersezione impone l'attraversamento dei</p>	<p>L'osservazione non è pertinente in quanto non riguardante le varianti ripubblicate nel febbraio 2010 in sede di VIA Nazionale.</p>

N° Mittente/Comune

Sintesi Osservazione

Controdeduzione/Note

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

		centri abitati di Villanova e Villabella di San Bonifacio, da parte delle consistenti correnti di traffico provenienti dalla vallata dell'Alpone e dalla strada provinciale "Padovana", che convoglia i flussi aventi origine o destinazione l'area del Colonese. La Provincia, ritiene così indispensabile apportare già dalla sede della Valutazione ambientale, un'integrazione al progetto presentato, al fine di eliminare la prevista concentrazione di elementi inquinanti negli abitati sopra descritti. La previsione della nuova intersezione controllata, in corrispondenza della costuenda tangenziale ad est dei centri abitati di Monteforte d'Alpone e S. Bonifacio, andrà concordata con i competenti uffici tecnici della Provincia.	
16.	Regione Veneto	Trasmissione Parere Regionale - DGR del 30.09.2009	Si prende atto
17.	Ascom	Si richiama l'osservazione n. 15 del 25.05.2009 dove si rilevava l'esigenza di garantire una migliore integrazione della viabilità del progetto con il sistema insediativo posto a nord della stessa non accolta nella fase precedente e che l'integrazione tra il sistema delle tangenziali e la viabilità ordinaria a nord sia affrontato nell'ambito di una più generale progettazione di settore si chiede di accertare se tale contenuto sia sufficientemente sviluppato in sede di pianificazione territoriale. Alla luce di quanto esposto si propone di conservare l'attuale svincolo di Campedello esistente allo stato in cui preesiste introducendo una deroga ai limiti di velocità della nuova infrastruttura per questo tratto e integrando l'accesso alla tangenziale con la viabilità complementare già programmata. Inoltre documento di approfondimento delle precedenti osservazioni. In relazione alla scheda n. 6 corrispondente all'osservazione n°136 si osserva che: 1. la viabilità locale di progetto presenta un forte impatto sull'area golennale del corso d'acqua 2. la viabilità di progetto risulta collegata alla viabilità locale con ricadute in termini di flussi di traffico ed impatti ambientali di vario genere 3. in corrispondenza della rotatoria alla base del cavalcavia dell'autostrada si rileva la mancanza del collegamento con la Strada del Businello.	Nelle successive fasi progettuali ed in presenza di un rilievo di dettaglio verrà valutata la possibilità minimizzare l'occupazione di territorio agricolo, di modificare l'innesto sud sulla viabilità esistente dando continuità alla strade di Casale - San Pietro Intrigogna, compatibilmente con la vicinanza del Bacchiglione, modificando il manufatto di sottopasso ed infine modificando la forma geometrica della rotatoria prevista ai piedi del sovrappasso autostradale. La soluzione di variante fatta propria dalla Commissione V.I.A. Regionale (Variante di Vicenza Centro) prevede di preservare il tratto di tangenziale in corrispondenza dell'esistente svincolo di Campedello che potrebbe even-
18.	Comune di Vicenza		

N° Mittente/Comune

Sintesi Osservazione

Controdeduzione e Nota

Si chiede:

- riduzione dell'occupazione del territorio agricolo tra la strada di casale e via Pelosa
- che sia data continuità a strada di Casale-strada di S. Pietro Intrigogna con la realizzazione di un sottopasso con una carreggiata larga 6,50/7 m, e un percorso ciclo-pedonale e altezza libera interna di 3,50-4,00 m
- in corrispondenza del nodo stradale, prossimo alla Autostrada A4 si condivide l'idea della Provincia di realizzare una rotonda ovale che colleghi la viabilità locale al nuovo asse di progetto.

SVINCOLO CAMPEDELLO (tavole 2-3-4-5)

La planimetria (Tavola n°6 osservazione n° 136 è difforme alla descrizione riportata nella relazione in quanto la prima prevede lo svincolo di Campedello con il tratto di tangenziali Venete in galleria e la rotonda di collegamento con la Riviera Berica a piano campagna mentre la seconda prevede il tratto di tangenziali venete nell'attuale sede della tangenziale Sud di Vicenza con l'eliminazione dello svincolo. Il Comune di Vicenza condivide l'eliminazione dello svincolo di Campedello - Vicenza Centro ma evidenzia che: attualmente il nodo di collegamento tra la SP 247 Riviera Berica e la Tangenziale Sud di Vicenza risulta, nelle ore di punta congestionato
la soluzione che mantiene lo svincolo in futuro comporterà un aumento del traffico lungo la Riviera Berica portando al collasso sia il nodo attuale che della SP 247
la soluzione che elimina lo svincolo risulta funzionale solo se costruita contestualmente ai seguenti interventi:

1. Galleria di Monte Berico
2. Prolungamento di via Martiri delle Folbe e collegamento alla SR 11
3. variante della SP 247 in località Debba
4. Tali interventi devono essere poi supportate da una ri-qualificazione e del sistema tangenziale. Questi interventi mirano a dissuadere il traffico di attraversamento in particolare veicoli pesanti dei centri abitati. Tale proposta trova verifica delle analisi viabilistiche condotte dal Comune di Vicenza e la condivisione del comune di Longare.

tualmente essere demolito, per migliorare la percorribilità del tratto. Si prende atto che anche il comune di Vicenza è favorevole alla rimozione dello svincolo, purché vengano realizzati gli interventi proposti
Vedi osservazione n. 28
Per quanto riguarda l'accesso diretto al depuratore si ritiene non opportuno prevedere un accesso diretto in un sistema stradale di rango elevato quale quello del Sistema Tangenziali.
Infatti il DM 15/04/2006 "norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" prevede per le tipologie B collegamenti a livelli sfalsati solamente con strade di categoria A, C, D, E e non strade locali di tipo F, tanto meno accessi diretti.

N°	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controllo deduzioni e Note
		<p>Si precisa inoltre che a Sud del Comune di Longare a breve verrà aperto il casello autostradale dell'Autostrada A31 il quale contribuirà ad alleggerire la Riviera Berica in corrispondenza del centro di Longare raccogliendo anche la parte dei flussi veicolari provenienti/diretti a Sud per l'Autostrada A31 e A4.</p> <p>COLLEGAMENTO DEPURATORE DI CASALE (Tavola 10) Si chiede la predisposizione di un ingresso uscita in destra dal sistema tangenziali</p> <p>CASELLO DI VICENZA OVEST (Tavole 6-7) Si prende atto che sono state recepite le osservazioni presentate in precedenza, il Comune richiede che nella successiva fase progettuale, lo svincolo venga ottimizzato sotto gli aspetti geometrici e delle tecniche costruttive, al fine di eliminare o ridurre le interferenze con il territorio. In particolare si propone:</p> <ol style="list-style-type: none">1. l'avvicinamento degli assi autostradali e del sistema tangenziali2. sia traslata la rotatoria di svincolo in direzione nord per agevolare la geometria cui al punto 13. si prevede una manovra svincolata per i veicoli provenienti da Est e diretti verso Nord4. per ridurre le occupazioni in luogo dei rilevati siano previsti muri di sostegno o terre armate. <p>Si evidenzia la necessità di studiare la fattibilità del collegamento con le aree industriali poste a Sud dell'Autostrada A4 e collocate nei Comuni di Arcugnano e di Altavilla Vicentina aggiornando quindi i progetti esistenti, si allega lo schema proposto.</p>	
19	Comune di Altavilla Vicentina	<p>Si trasmette Delibera del Consiglio Comunale n. 74 del 10/12/2009 dove si osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Il Comune è saturo di infrastrutture2. Il tracciato ideale resta a sud dei Berici con realizzazione di una nuova autostrada e declassamento dell'attuale A43. si dovrà fare un'azione volta a scongiurare l'invasività delle proposte nel rispetto dei limiti di sostenibilità dell'inquinamento acustico e atmosferico4. la preferenza va all'utilizzo di corridoi viari alternativi	1-2-3-4-5-6 Si prende atto di quanto osservato

N°

Mittente/Comune

Sintesi/Osservazione

Controdeduzioni e Note

- | | |
|--|---|
| 5. l'area attraversata è stata classificata dal PAT come zona di riqualificazione e mitigazione ambientale | |
| 6. la soluzione proposta con buona parte del tracciato in galleria risulta meno impattante rispetto ad altri tracciati a cielo aperto | |
| 7. il tratto compreso fra Vicenza ovest e Alte Ceccato risulta molto costoso e comporta l'introduzione di un pedaggio proporzionalmente oneroso, quindi per brevi spostamenti locali per l'utente percorrere il tratto alternativo della tangenziale rispetto all'attuale autostrada, si pone il problema su chi sarà chiamato ad accollarsi l'onere residuo, qualora il proponente non riuscisse a recuperare gli investimenti fatti in un ragionevole numero di anni. Si osserva quindi che: | |
| 8. il collegamento con il casello autostradale fra Vicenza ovest, via Monte Grappa e viale S. Antonio sia realizzata PRIMA dell'inizio dei lavori di scavo delle gallerie per il nuovo sistema tangenziali, che il collegamento tra via Monte Grappa ed il raccordo autostradale consenta l'accesso dei mezzi pesanti provenienti e diretti alle attività produttive localizzate a sud dell'Autostrada; | |
| 9. il tratto "a cielo aperto" in rilevato tra le gallerie "Altavilla 1" e "Altavilla 2" presenta un impatto visivo della Rocca di Valmarana e del suo sistema insediativo, si chiede una traslazione verso sud del tracciato della tangenziale in modo che questa rimanga in galleria, realizzando in corrispondenza di tale valletta solo un eventuale apertura di ventilazione; | |
| 10. Abbassare di due o tre metri il piano viario della tangenziale e prevedere il superamento della nuova arteria da parte di via Monte grappa con un cavalcavia di altezza ridotta; | |
| 11. Relativamente alla viabilità di servizio in corrispondenza della progr. 67+100 appoggiamo la dichiarazione con tenuta nell'Allegato A1 Osservazioni e Controdeduzioni 13ott09 a pag. 19 della DGR n. 3028 del 20/10/200 che cita "all'interno del SIA un'analisi probabilistica di rischio della galleria di Altavilla 1 (contenuta nel Quadro di Riferimento Progettuale) che dimostra la non necessità di tale collegamento, creando un'unica galleria naturale; | |
| | 7. Eventuali agevolazioni/esenzioni sul pedaggio saranno oggetto e parametro di valutazione in fase di gara di affidamento della concessione. |
| | 8. Si potrà programmare in fase successiva. |
| | 9. L'emersione dalla galleria è necessaria per questioni di sicurezza. |
| | 10 Verrà valutato nelle successive fasi progettuali. |
| | 11 Vedi oss. Precedente. |

N°	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
----	-----------------	----------------------	------------------------

		12. Relativamente al viadotto di scavalco all'autostrada in corrispondenza del casello Vicenza ovest si chiede di valutare altre soluzioni tecniche migliorative.	
20.	Arch. Stefano Tamion	<p>Precisa che maggioranza amministrativa si è sempre espressa in termini fermamente contrari alla viabilità emersa dal Parere della Commissione Regionale V.I.A. e alla realizzazione della "bretella corta" ovvero il collegamento fra il nuovo casello e la Strada Provinciale 500 di Lonigo. Concorde con il comune di Montebello Vicentino affinché la nuova arteria stradale sia realizzata in fregio all'autostrada serenissima tratto Brescia-Padova e si richiede che il tracciato sia spostato nello spazio compreso fra la sede autostradale e la linea ferroviaria Milano - Venezia.</p> <p>Si richiede che la progettazione dell'opera sia oggetto di uno studio geologico ed idraulico e che tutte le analisi, le conclusioni ed i relativi monitoraggio siano portati a conoscenza delle Amministrazioni Locali e delle Cittadinanze.</p> <p>Si osserva che dagli allegati alla D.G.R.V. n. 3028 del 20.10.2009 risulta ancora rappresentata la bretella sud, di collegamento con il nuovo Casello della A4 con la S.P. 500, non più rappresentata nei progetti esecutivi del nuovo Casello della Società Autostrade BS-PD; si richiede pertanto di inserire il tracciato della Tangenziale Est nello spazio "liberato" dalla "bretella sud" o "bretella corta".</p> <p>In sintesi chiede che il tracciato della Tangenziale Est all'altezza del CIS di Montebello Vicentino venga rettificato come riportato nell'Allegato presentato.</p>	<p>Si evidenzia che all'interno del territorio comunale di Montebello Vicentino la soluzione di variante si estende per un primo tratto in fregio all'autostrada Bs-Pd e poi, più a est, in adiacenza alla linea ferroviaria storica Mi-Ve, in quanto l'alta velocità è approvata fino alla stazione di Montebello e quindi il tratto in oggetto, risulta comunque interessato dal'infrastruttura, configgendo quindi con la possibilità di collocarci il nuovo sistema delle tangenziali venete. Inoltre per questioni geometriche di rispondenza alla normativa, non è ipotizzabile un tracciato che si sviluppi nel tratto compreso tra autostrada e linea ferroviaria e subito dopo devii planimetricamente a nord in corrispondenza del previsto Nuovo Casello di Montebello.</p> <p>Per quanto riguarda il collegamento Nuovo Casello - Sp500, si prende atto dell'osservazione, evidenziando che tale opera, prevista nell'ambito del progetto definitivo del Nuovo Casello e successivamente stralciata in sede di conferenza di servizi, non è a carico del proponente.</p> <p>Per confermare le assunzioni contenute nel progetto preliminare verrà sviluppato un approfondito studio geologico e idrogeologico attraverso una campagna di indagini geognostiche nelle fasi successive della progettazione in conformità con il parere della Commissione VIA regionale.</p>
21.	Dal Lago Ornella Dal Lago Nadia Dal Lago Luca	<p>Osservano che il tracciato allegato alla delibera GRV n.3028 del 20.10.09, in corrispondenza del cosiddetto snodo di Campedello, interessa la loro proprietà con l'occupazione quasi totale dell'area e la demolizione dell'immobile esistente.</p> <p>Ribadiscono come già denunciato con osservazione del 03.09.08, che:</p> <p>Tale edificio denominato "VILLA TRISSINO, DETTA DEL PLEBISCITO" è inserito nel PRG vigente del Comune di Vicenza in zona RSA4 per la sua valenza storica e che l'intera proprietà è da 40 anni la sede della società EDILBERICA SRL.</p> <p>Avevano presentato un'osservazione dove dichiaravano di</p>	<p>La Delibera di Giunta Regionale n. 3028 del 20/10/2009 riporta che la commissione V.I.A. ha ritenuto opportuno accogliere l'osservazione del Comune di Vicenza e, di conseguenza, far propria la variante che prevede il non intervento in corrispondenza dello svincolo Vicenza Centro, con la possibilità che quest'ultimo possa anche essere demolito.</p>

N° Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
	<p>preferire l'ipotesi B2. Chiedono dunque la salvaguardia dell'immobile del '400 e delle sue pertinenze ed il mantenimento dello svincolo nella sua attuale configurazione a beneficio della viabilità di tutta la zona sud, est ed ovest del Comune di Vicenza.</p>	<p>✓</p>
<p>22. Comune di Montebello Vicentino</p>	<p>La Regione Veneto ha approvato il parere della Commissione Regionale V.I.A. n.254 del 30/09/2009, in cui viene individuato nel tratto Gambellara - Montebello, un tracciato alternativo a quello proposto inizialmente. Tale tracciato accoglie le indicazioni fornite dal Comune di Montebello nella sua osservazione, ma quest'ultimo conferma la volontà di allocare il SITAVE nell'area compresa tra l'autostrada e la linea ferroviaria storica anche ad est della stazione di Montebello, e quindi esprime la propria contrarietà al passaggio a sud della storica linea ferroviaria Milano-Venezia. In sintesi viene osservato che: 1. la nuova arteria stradale sia realizzata TOTALMENTE in fregio alla A4 e che il tracciato rimanga inderogabilmente compreso nello spazio esistente tra la sede autostradale e la linea ferroviaria Milano - Venezia; 2. l'opera sia oggetto di uno studio geologico ed idraulico e che vengano valutate le ricadute sull'equilibrio idrico, e che tutte le analisi e le conclusioni degli studi sull'impatto ambientale ed i relativi monitoraggi siano prontamente portati a conoscenza delle Amministrazioni locali e delle Cittadinanze; 3. Nel comune di Montebello Vicentino sono allocate una serie di infrastrutture sovracomunali; 4. In prossimità del tracciato sono collocate due strutture a Rischio di Incidente Rilevante e che un eventuale problema a queste ditte si ripercuoterebbe sui collegamenti est-ovest di tutta l'Italia Settentrionale, e che sarebbe più opportuno allontanare il tracciato; 5. tale intervento non deve interferire con la realizzazione del nuovo Casello Autostradale di Brendola - Montebello Maggiore e delle Autostrada Serenissima tratto Brescia - Padova e la realizzazione del centro Intermodale di Scambio e Servizi (CIS);</p>	<p>1. Vedi osservazione n.20 2. Vedi osservazione n.20 3. Si prende atto delle numerose infrastrutture che interessano l'area, cui si terrà conto nelle successive fasi di progettazione; 4. In fase di progettazione definitiva verrà posta particolare attenzione a tale aspetto. 5. La Variante di Montebello Maggiore proposta dalla Regione in data Febbraio 2010, è compatibile con il progetto del Nuovo Casello di Montebello, a cura della società BS-PD, e non si riscontrano interferenze con il Centro Intermodale di Scambio - CIS.</p>

	<p>6. l'interferenza tra il nuovo Casello Autostradale di Brendola - Montecchio Maggiore e la nuova tangenziale sia risolta non con un impattante ed imponente viadotto, ne tanto meno stravolgendo il progetto della nuova auto-stazione, ma correndo sotto il piano di campagna in trincea e/o la galleria artificiale sino alla galleria naturale;</p> <p>7. le successive fasi per giungere alla realizzazione dell'opera siano sempre portate a pubblica conoscenza e oggetto di leale confronto con le Amministrazioni Locali interessate.</p> <p>In sostanza si auspica che la realizzazione in stretta aderenza al tracciato autostradale anche per il secondo tratto della variante proposta (dal Km 5+750 della variante sino alla fine).</p> <p>Osserva inoltre che sono interferite molte aziende agricole vitali e che il passaggio attraverso l'area di Villa Da Porto comprometterebbe il risanamento ambientale che i Comuni di Montebello e Brendola hanno da tempo intrapreso, con lo stanziamento di fondi per realizzare opere idrauliche e viabilistiche e che la realizzazione di un tunnel sotto il parco interferirebbe nella realizzazione di un PUA già cogente sull'area, che prevede il recupero del parco e della Villa.</p>	<p>6. La soluzione proposta è compatibile con il Nuovo Casello di Montecchio e la relativa viabilità di collegamento alla rete ordinaria, soprattutto se il tracciato SITAVE dovesse essere costruito con il Casello autostradale già in esercizio, dal momento che la presenza del lungo viadotto limita sensibilmente le interferenze con le preesistenze.</p> <p>7. Si prende atto.</p> <p>Si ribadiscono le prescrizioni formulate dalla commissione V.I.A. regionale ed in particolare la n. 8 che impone la salvaguardia, per quanto possibile, dell'integrità e funzionalità dei fondi agricoli, garantendone in ogni caso l'accessibilità.</p> <p>Per quanto attiene all'interferenza con il PUA si rileva che l'opera viene realizzata in stretta adiacenza al rilevato ferroviario occupando circa una fascia di 30m, peraltro su detta fascia insiste già il vincolo ferroviario di metri 20. Essendo l'opera realizzata in trincea coperta si ritiene che, al netto delle fasi di cantiere, il recupero del contesto ambientale e funzionale del PUA non subirà significativi intralci.</p>
Comune di Montebello Vicentino	<p>Si trasmette Deliberazione di Giunta Comunale n. 56 del 27/04/2010 e relativi allegati contenenti le controdeduzioni e osservazione al parere n. 254 del 30/09/2009 della Commissione Regionale VIA, approvato con DGRV n. 3028 del 20/10/2009, nella suddetta delibera si esprime:</p> <p>1. contrarietà alla variante del tracciato proposto nel parere della Commissione VIA n. 254 del 30/01/2009, approvato con DGRV n. 3028 del 20/10/2009, per quanto riguarda il tratto di tracciato compreso fra la progressiva 5+750 della variante sino alla sua conclusione;</p> <p>2. di approvare le osservazioni contenute nelle allegate DGC n. 89 del 26/09/2008 e n. 106 del 09/12/2009 (vedi osservazione n.);</p> <p>3. si propone un tracciato alternativo che si sviluppi a sud dell'autostrada A4 esistente, in stretta aderenza alla medesima, utilizzando parzialmente anche il sedime del tracciato autostradale nelle località Ronchi e Borgo (vedi</p>	<p>1. vedi osservazione n.22</p> <p>2. vedi osservazione n.24 protocollo 285692/45.07 vedi osservazione n.22</p> <p>3. Per questioni geometriche di rispondenza alla normativa, non è ipotizzabile un tracciato che si sviluppi nel tratto compreso tra autostrada e linea ferroviaria e subito dopo devi planimetricamente a nord in corrispondenza</p>

N°

Mittente/Comune

Sintesi Osservazione

Controdeduzione/Note

allegati);
4. si evidenzia che il tracciato ideale dovrebbe essere a sud dei Monti Berici, con la realizzazione di una nuova autostrada e declassamento dell'attuale A4 a tangenziale (vedi schemi allegati).

denza del previsto Nuovo Casello di Montebelluno.
4. Per ciò che riguarda la possibilità di "spostare" il tracciato a sud, non è stata perseguita al fine di non creare un ulteriore corridoio infrastrutturale in prossimità dell'autostrada A4, dalla linea ferroviaria Milano-Venezia e dalla realizzanda linea ferroviaria AV/AC.

TRATTO AD OVEST DEL CAVALCAVIA CA' NOVA:

1. per il tratto compreso dalla progressiva Km 2+250 e fino al cavalcavia Ca' Nova, soppressione del parcheggio pubblico esistente con ridotte possibilità di compensazione in area limitrofa.

TRATTO COMPRESO TRA IL CAVALCAVIA CA' NOVA E IL CONFINE CON IL COMUNE DI MONTEBELLO VICENTINO:

1. soppressione del parcheggio pubblico esistente, il quale è funzionale all'attività delle ditte prospicienti; risulta impossibile reperire aree equivalenti in termini quantitativi e logistico-funzionali se non con l'acquisizione di tutti i lotti produttivi non ancora attuati nell'ambito della lottizzazione "D1/7 Pelosa - II° Stralcio, previa riclassificazione a servizi e riprogettazione dell'intera zona;

2. presenza della falda in superficie che, nell'ipotesi di trincea avrebbe ripercussioni sulle strutture dei fabbricati esistenti e sulla situazione idraulica dell'intera zona industriale già soggetta a esondazioni;

3. presenza di lavorazioni ad alta precisione che subirebbero effetti dannosi per le vibrazioni prodotte dal traffico veicolare.

Pertanto chiede:

4. in corrispondenza della progressiva Km 1+500, attraversamento dell'autostrada A4 con sottopasso galleria artificiale e riproposizione di un tratto dell'originario tracciato a nord della stessa autostrada, con l'obiettivo di evitare interferenze con la zona industriale in Gambellara, ricollocando la nuova infrastruttura all'interno dell'area interclusa tra il torrente Chiampo a nord e la suddetta autostrada A4;

5. alla progressiva Km 3+370,59, sottopasso

1. Quanto proposto con il tracciato oggetto della pubblicazione è il frutto di una verifica fatta con l'Amministrazione Comunale di Montebelluno Vicentino avvenuta in seguito alla presentazione dello SIA del SITAVE. In quella sede l'Amministrazione comunale inoltrò un'osservazione che indicava la realizzazione della nuova opera in stretto affiancamento all'autostrada esistente posizionata, pertanto, esattamente dove viene prevista con questa variante.
Tutte le interferenze relative ai parcheggi e alle aree a standard esistenti saranno verificate e quindi oggetto della fase di progettazione definitiva, al fine di conservare il livello dei servizi attualmente esistente.

2-3 Nella progettazione preliminare si è tenuto conto della presenza della falda. Si prevede infatti che il tracciato sia realizzato in trincea con vasche anti-falda. Nelle successive fasi di progettazione definitiva ed esecutiva si valuterà il migliore sistema di aggotamento tale da evitare l'abbassamento del livello di falda durante le fasi di scavo e quindi i cedimenti differenziali degli edifici adiacenti. Il sistema well-points viene sconsigliato, si valuterà la possibilità di utilizzare paratie profonde per sostenere gli scavi, vista la natura coesiva dei terreni fino ad una profondità di circa 22-23 m dal p.c. Tali paratie avranno una lunghezza di infissione tale da evitare i moti di filtrazione tra il livello di falda a monte e quello a valle (sul fondo scavo) evitando così l'abbassamento della stessa. Verrà previsto un adeguato tappo di fondo contro la sottospinta idraulica.

4. Vedi punti 1 e 2

5. La soluzione proposta presenta notevoli difficoltà realizzative.

23.

Comune di Gambellara

		<p>dell'autostrada A4 in galleria artificiale con collegamento alla già prevista trincea coperta del casello autostradale di Montebello Vicentino.</p>	<p>ive dovute alla ridotta obliquità tra il tracciato di progetto e l'autostrada esistente, soprattutto in corrispondenza del sottopasso della A4, previsto all'altezza dello svincolo esistente del casello di Montebello, dove sono previste una curva e controcurva contigue sotto l'autostrada e le rampe di svincolo.</p>
24.	Comune di Brendola	<p>Vedi Osservazione n.20</p> <p>Osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il sito è vincolato ai sensi della L. 29.06.39 n°1497 ed anche se in galleria il tracciato provocherebbe impatti sia dal punto di vista atmosferico che acustico e visivo. 2. Il tracciato attraversa l'ambito edificabile sia della variante urbanistica n°2/2006 che del P.U.A. denominato "bottega Veneta" che prevede un interrato di altezza al piede dello scavo di circa m 5.00. 3. Il tracciato in trincea e galleria interferisce con la falda acquifera da cui preleva il pozzo ad uso igienico sanitario autorizzato dalla regione e recentemente realizzato in quanto il sito non è servito da acquedotto. 4. Il tracciato attraversa l'ambito edificabile del progetto edilizio presentato in comune di Montebello Vicentino il 05.03.2009, che prevede un interrato di altezza al piede dello scavo di circa m5.00 che ha già acquisito il parere favorevole della Commissione Edilizia Integrata ed è in attesa del parere della Soprintendenza di Verona. 5. Il tracciato in trincea e galleria interferisce col progetto pilota di impianto a scambio termico a circuito aperto in via di autorizzazione da parte della Provincia di Vicenza (già acquisito il parere favorevole della commissione tecnica provinciale per l'ambiente il 26.02.2009, in attesa di delibera di consiglio provinciale) 6. Il tracciato in trincea e galleria interferisce col progetto degli interventi idraulici finalizzati ad abbattere il rischio di esondazione nel territorio dei comuni di Brendola, Montebello Vicentino, Montecchio Maggiore e Sarego di cui al protocollo di intesa tra Provincia di Vicenza e Consorzio di Bonifica Riviera Berica del 29.05.06. 7. Il tracciato in trincea e galleria interferisce col progetto di canale scolmatore proveniente dall'area del CIS. 	<p>Vedi Osservazione n.20</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il tracciato di variante prevede la realizzazione di una trincea coperta nel tratto oggetto di vincolo ed il ripristino a prato, come la situazione preesistente. Si ritiene in tal modo di conservare lo stato dei luoghi dopo la realizzazione dell'opera. Per quanto attiene gli eventuali impatti derivanti dagli imbocchi della galleria artificiale essi saranno adeguatamente mitigati sia con opere a verde che con idonei interventi tecnologici. 2. Lo studio di Impatto Ambientale che prevede anche le ipotesi delle varianti in oggetto è stato redatto nel corso del 2008 e consegnato nel mese di dicembre dello stesso anno. Quindi contestualmente alla relazione del PUA della Bottega Veneta. Le eventuali interferenze tra le due opere saranno oggetto di verifica in fase di progettazione definitiva. 3. L'interferenza con la falda acquifera verrà affrontata adottando un sistema di aggotamento tale da evitare l'abbassamento del livello di falda sia durante le fasi di scavo sia in fase di esercizio dell'opera. Per evitare l'inquinamento dell'acqua potabile verranno adottate soluzioni e tutti gli accorgimenti progettuali rispettosi della normativa Dlg 152/2006. Per esempio, le opere di fognatura e le tubazioni verranno rivestite e impermeabilizzate, sarà preferita l'adozione di tecniche con paratie a secco al posto dell'uso della bentonite, polimeri o altre tipologie di liquidi inquinanti. 4. Vedi punto 2 5. Il sistema di impianto a scambio termico a circuito aperto è tutt'oggi in attesa della delibera di consiglio provinciale. Nell'eventualità di una risposta positiva al progetto, si valuterà nelle fasi successive di progettazione la possibilità di spostare il pozzo di emungimento attraverso
25.	<p>Bottega Veneta Srl e Arch. Alessandro Fantetti</p>		

			<p>6. In fase di redazione del SIA sono stati presi contatti preliminari con il Consorzio di Bonifica "Riviera Berica" relativamente all'individuazione delle interferenze con la rete idrografica attuale e con la pianificazione di interventi futuri. In tal senso era già stato visionato il Progetto degli Interventi Idraulici menzionato. In sede di incontro erano state inoltre definite le modalità di attraversamento con manufatti del tipo a botte a sifone (nei tratti caratterizzati da trincea), vincolando le stesse in termini di dimensioni minime delle canne tali da risultare accessibili dai mezzi d'opera in fase di manutenzione, e presidiate da griglie che consentissero un'ottimizzazione del numero di interventi manutentivi per rimozione del materiale accumulato. Le richieste saranno perfezionate in sede di progettazione definitiva ed esecutiva, concordando le modalità con il Consorzio che fornirà proprio parere alle suddette opere.</p> <p>7. Vedi il punto precedente</p>
26.	Comune di Torri di Quaresolo	<p>Si trasmettono in allegato deliberazione n. 44 in data 18.05.2009 con la quale il Consiglio Comunale ha approvato le osservazioni esposte e n. 6 osservazioni di privati cittadini pervenute di recente.</p> <p>L'Amministrazione si è riservata di esaminarle ed eventualmente condividerle in un documento integrativo da inviare agli Enti competenti.</p>	<p>Si prende atto.</p>
27.	Federazione Provinciale Coldiretti di Vicenza	<p>1. Rimodulazione delle aree golenali del Bacchiglione:</p> <ul style="list-style-type: none">• Si richiede, in caso di escavazione dei 400 ettari in golena del Bacchiglione, di acquisire le aree interessate e indennizzare i proprietari, non solo per l'esproprio del terreno ma anche per l'estrazione del materiale. <p>2. Le Compensazioni Ambientali:</p> <ul style="list-style-type: none">• Viene richiesta chiarezza quali e quante aree vengono coinvolte, che le stesse vengano acquisite dall'ente espropriante, quali sono i meccanismi che ne assicurano una corretta gestione e manutenzione ed un'eventuale filiera per lo sfruttamento economico delle produzioni legnose <p>3. Soluzioni progettuali:</p>	<p>1. Le norme sugli indennizzi di esproprio delle aree golenali prevedono equi indennizzi riferiti alle indennità sia dell'occupazione che dell'utilizzo del suolo. Saranno quindi applicate le norme nazionali in materia.</p> <p>2. Le aree oggetto di occupazione saranno restituite all'uso agrario avendo particolare attenzione alle opere compensative e di mitigazione ambientale che saranno puntualmente definite nella fase di progettazione definitiva.</p>

N° Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	<ul style="list-style-type: none"> • Appoggiano fortemente la nuova proposta formulata dal comune di Montebello Vicentino, percorso compreso tra l'autostrada A4 e l'ipotesi TAV 4. Fabbricati intercettati dalle opere: <ul style="list-style-type: none"> • Viene richiesto di verificare che tutti i fabbricati interferiti dall'opera vengano evidenziati nello S.I.A. 	<p>3. Si prende atto.</p> <p>4. I fabbricati sono evidenziati nello S.I.A. (Quadro di Riferimento Programmatico – Report edifici interferiti)</p>
<p>28.</p> <p>Grosselle Antonio Grosselle Giuseppe Grosselle Nadia De Rossi Mario Dal Pozzo Clara</p>	<p>Viene osservato che il tracciato interferisce con:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ville e giardini di pertinenza, molto importanti, e passando su giardini ed a confine con i fabbricati provocando così la distruzione degli stessi e comportando per gli abitanti l'abbandono dei fabbricati e la richiesta di danni pari al valore degli stessi. 2. un'azienda rurale formata da terreni e fabbricati di abitazione, annessi rustici ed allevamenti avicoli, il raccordo autostradale pertanto produrrebbe l'abbattimento di alcuni fabbricati e la dismissione degli allevamenti a causa dell'inquinamento e dei rumori. <p>Si chiede che il tracciato venga trasferito come da allegato 10 il quale non andrà minimamente ad influire sull'ambiente e non provocherà i danni menzionati.</p>	<p>Non accoglibile. Si conferma quanto contro dedotto dalla Commissione V.I.A punto n. 71.</p>
<p>29.</p> <p>Comune di Grisignano di Zocco</p>	<p>Comunica che con deliberazione di Giunta Comunale in data 31.12.2009, è stato approvato il fascicolo di approfondimento alle osservazioni allo studio di impatto ambientale "Nuovo sistema delle tangenziali venete Verona – Vicenza – Padova", predisposto dallo studio Plan srl, in data 31.12.2009 (allegati atti del prot. 13420) per la parte ricadente all'interno del territorio del Comune di Grisignano di Zocco – Allegato. Il Comune osserva:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Svincolo Nord: riconsiderare il collegamento verso la SP per Camisano Vicentino attraverso l'opera complementare che si innesti sulla Provinciale del Campodoro all'altezza della zona industriale di Grisignano, ai piedi del cavalcavia ferrovia per ridurre l'impatto sull'abitato di via Cinosa 2. Via Dal Molin – Cumminello: realizzare una rotonda che colleghi la SP per Camisano Vicentino, il comparto residenziale dei quartieri di via Dal Molin e via Cumminello e l'accesso all'area produttiva di Grisignano oltre alla strada di dimissione dei quartieri. 3. Anticipazione trincea: si rinnova la richiesta di anticipare 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Si conferma la preferenza per il tracciato di progetto in quanto la variante proposta, una volta correttamente geometizzata, comporta maggiori aree relictuali comprese tra l'asse stradali e lo scolo Cignosa. 2. Nelle successive fasi progettuali, in presenza di un rilievo di dettaglio dell'area, verrà valutata la possibilità di ridurre le dimensioni delle rotonde di progetto. Si ritiene, inoltre, non pertinente la richiesta di realizzazione di una ulteriore rotatoria lungo la strada provinciale in direzione di Camisano e a servizio di via Dal Molin e Cumminello, in quanto non funzio-

N° Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	<p>la trincea per ridurre l'impatto sull'abitato</p> <p>4. Edificato di via De Gasperi: inserire come nuova area di espansione produttiva la porzione di territorio in adiacenza di quella esistente racchiusa dall'opera complementare di svicolo nord (vedi punto 1) e che i vari comparti lungo via De Gasperi vengano trasformati in aree residenziali con idonea fascia di rispetto stradale.</p> <p>5. Via Bertinato: si richiede che il sottopasso veicolare di collegamento alla viabilità comunale sia di dimensioni tali da garantire sicurezza al traffico, si chiede inoltre la realizzazione di una rotonda ai piedi del cavalcavia verso il capoluogo che garantirebbe sicurezza ai quattieri di via Bertinato.</p> <p>6. Via Ferramosca: si richiede un sottopasso stradale (ciclopodonale lato est) e sottopasso ciclopodonale in corrispondenza dell'attuale sottopasso stradale infine si chiede la messa in sicurezza del tratto stradale ed una ridefinizione del raggio di curvatura posto a nord dell'autostrada garantendo le preesistenze.</p> <p>7. Espropri: si richiede di concentrare con i comuni interessati, in alternativa la provincia, oltre che con le associazioni di categoria, un accordo quadro per le procedure e le metodologie d'esproprio.</p>	<p>nale alla realizzazione dell'opera di progetto nel suo complesso.</p> <p>3. Si conferma quanto già controdedotto dalla Commissione V.I.A. Regionale in merito.</p> <p>4. Non pertinente</p> <p>5. Nelle successive fasi progettuali, in presenza di un rilievo di dettaglio dell'area verrà valutata la possibilità di aumentare l'altezza libera del manufatto senza che ciò comporti una risagomatura della rampa di approccio al sottopasso.</p> <p>6. Nelle successive fasi progettuali, in presenza di un rilievo di dettaglio dell'area verrà valutata la possibilità di realizzare il collegamento ciclabile richiesto lungo via Ferramosca in relazione alle analisi di dettaglio relative alla fattibilità di un manufatto complesso costituito da un primo tratto largo con pista ciclabile affiancata e da un secondo costituito da due canne di cui una esistente ed una nuova, da realizzare sotto l'autostrada A4, in affiancamento all'esistente.</p> <p>7. Le attività espropriative verranno effettuate secondo quanto previsto dal testo unico in materia di espropri.</p> <p>Durante le successive fasi progettuali e nell'ambito della costruzione dell'opera verranno adottati tutti gli accorgimenti tecnico-costruttivi atti a non peggiorare le problematiche idrauliche dell'area.</p> <p>I contenuti e le richieste della deliberazione del 26/02/2009 sono già stati valutati in sede di V.I.A. Regionale.</p>
30. Comune di Castelnuovo del Garda	<p>Si trasmette deliberazione di Consiglio comunale n. 12 del 26.02.2009 e schede che evidenziano che in vicinanza all'Autostrada A4 sorge l'impianto industriale della ditta Air Liquide che produce gas tecnici, impianto inserito come attività a rischio di incidente rilevante e che lo stesso è interessato al vicino e finito paesaggio della nuova arteria stradale.</p> <p>Nella suddetta delibera e nel parere allegato si chiede quanto già precedentemente osservato e controdedotto dalla Commissione V.I.A. Regionale, ossia:</p> <p>2- parere favorevole al progetto da sottoporre alle seguenti prescrizioni:</p> <p>a- coinvolgimento di tutti gli enti territoriali interessati;</p> <p>b- sia realizzato un viadotto di collegamento tra il casello e la SP 27;</p> <p>c- l'utilizzo di via Colombara come accesso al casello al fine di non realizzare nuova viabilità in prossimità</p>	

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

		<p>del Tione;</p> <p>d- la realizzazione di opere compensative da realizzarsi con i fondi che non dovranno più essere utilizzati per la viabilità sopra indicata;</p> <p>e- la liberalizzazione di un tratto di 20 km per la durata della concessione e sia trasferita competenza ai comune la SR 11;</p> <p>3- sia attivato un potenziamento del trasporto pubblico tra Verona e Peschiera del Garda coinvolgendo Regione e Provincia;</p> <p>4- sia sviluppato un sistema di parcheggi scambiatori;</p> <p>5- sia sviluppato un sistema basato sull'intermodalità in sostituzione del trasporto su gomma;</p> <p>6- siano realizzati appositi interventi di mitigazione e ricucitura ambientale;</p> <p>7- siano attivate procedure concertative per risolvere le interferenze tra progetto e linea AV/AC;</p>	
31.	Comune di Gambellara	<p>Trasmette la deliberazione G.C. n. 102/2009 con la quale l'Amministrazione esprime il suo sostegno alle osservazioni ed alla proposta formulate dal Comune di Montebello Vicentino con deliberazione G.C. 106/2009 in merito al parere n.254 del 30.09.2009 della Commissione Regionale V.I.A. approvata con D.G.R.V. n. 3028 del 20.10.2009 e riguardante il "nuovo sistema delle tangenziali venete Verona-Vicenza-Padova".</p>	Si prende atto.
32.	Comune di Grumolo delle Abbadesse	<p>Trasmette la deliberazione di Giunta comunale n.4 del 31.01.2010 in cui il Comune assume e fa proprie le "Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale – Integrazioni Dicembre 2009", formulate unitamente ai Comuni di Grisignone di Zocco e Torri di Quartesolo attinenti al predetto "Nuovo sistema delle tangenziali venete Verona-Vicenza-Padova", per la sola parte relativa al territorio comunale di Grumolo delle Abbadesse, predisposte dall'ing. Stefano Rossi dello Studio Plan s.r.l..</p>	Si conferma quanto contro dedotto dalla Commissione V.I.A Regionale.
33.	Confindustria Vicenza	<p><i>Comune di Gambellara:</i></p> <p>Relativamente alla scheda n.3 del documento recante la "Descrizione del tracciato NUVV con indicazione delle varianti adottate in sede di VIA", richiedono lo spostamento a nord del tracciato, come ipotesi allegata.</p>	Vedi osservazione n.23 e n.31

N° Mittente/Comune

Sintesi Osservazione

Controdeduzione e Note

Comune di Montebello Vicentino:

Vedi osservazione n. 17 e n. 25

Relativamente alla scheda n. 3 del documento recante la "Descrizione del tracciato NUVV con indicazione delle varianti adottate in sede di VIA", richiedono la sistemazione della viabilità pubblica di accesso agli insediamenti. Bottega Veneta Srl richiede di risolvere gli elementi di conflitto con il nuovo insediamento aziendale progettato, descritti negli allegati.

Comune di Montebellio Maggiore

Vedi osservazione n. 34

Richiedono la compatibilità con il nuovo Casello di Montebellio e la relativa viabilità di collegamento alla rete ordinaria.

Comune di Altavilla Vicentina

Vedi osservazione n. 19

Si richiede la compatibilità con la viabilità di collegamento di Via Monte grappa e di Viale S. Agostino con il casello di Vicenza Ovest, vedi osservazioni formulate

dall'Amministrazione comunale, D.C.C. n. 74 del 10.12.2009.

Vedi osservazione n. 18

Comune di Vicenza
Si richiede di minimizzare le interferenze nella progettazione del "nodo di Vicenza Ovest" e di consentire efficienti collegamenti tra le aree industriali poste a sud della A4 ed il nodo.

Per quanto riguarda la scheda n. 6, redatta in accorgimento dell'osservazione 136, riguardante l'eliminazione dello svincolo di Campedello - Vicenza centro, si richiedono la realizzazione dei seguenti interventi:

Galleria di Monte Berico e collegamento a Vicenza ovest, Prolungamento di Via Martiri delle foibe e collegamento alla S.R. 11,

Variante alla S.P. 47 in località Debba

Riqualificazione ed adeguamento della S.P. 247

Comune di Torri di Quartesolo

Vedi osservazione n. 26

Vengono riproposte le richieste, non accolte, formulate nelle osservazioni presentate il 18.05.2009 che richiedono:

modifica delle caratteristiche geometriche in corrispondenza dell'intersezione tra la A4 e la A31,

ripristinare il collegamento tra lo svincolo di Vicenza Est e la S.R. 11, realizzando una rotonda su Via Longare.

Comune di Grumolo delle Abbadesse

Richiedono lo spostamento del tracciato a sud dell'autostrada A4 come ipotesi allegata.

Vedi osservazione n. 32

N°	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
----	-----------------	----------------------	------------------------

		<p>Comune di Grisignano di Zocco</p> <p>Propongono una soluzione alternativa alla viabilità di raccordo tra lo svincolo di Grisignano di Zocco ed il nucleo insediativo posto a nord dell'A4, come ipotesi allegata.</p> <p>Si evidenzia nello studio allegato una possibile criticità legata alla connessione tra la Pedemontana e le Tangenziali stesse che avverrà passando dalla rotonda sulla S.R. 11; si osserva che l'attrattività delle Tangenziali Venete rispetto alla A4 potrà portare ad un elevato flusso di scambio tra le due infrastrutture pertanto sarebbe auspicabile ottimizzare il progetto realizzando un collegamento diretto tra le corsie di ingresso ed uscita della Pedemontana con la rotonda di svincolo più a sud, direttamente connessa ad Autostrada e Tangenziali Venete. Viene così proposto un nuovo tracciato di progetto dell'asse principale che riduce l'altezza del lungo viadotto previsto nel comune di Montebellio Maggiore. Tracciando verso ovest in corrispondenza dello svincolo autostradale la viabilità autostradale nei pressi del casello viene sovrappassata solo una volta anziché due volte. La variante proposta lambisce leggermente l'area CIS; si propone inoltre di eliminare l'interferenza attualmente prevista tra la convallazione di Montebellio e le piste di svincolo delle Tangenziali Venete. Per fluidificare il traffico servito dalla convallazione di Montebellio si ritiene opportuno modificare il tracciato della bretella con un tratto interrato che la colleghi direttamente alla rotonda sulla S.R. 11.</p> <p>Si propone l'installazione di un impianto fotovoltaico, con funzione di schermatura acustica, sul viadotto stesso, per una lunghezza di circa 1 Km.</p> <p>Come intervento di mitigazione ambientale si propone la realizzazione di una nuova viabilità a servizio della nuova stazione ferroviaria prevista. A partire dalla prevista rotonda tra la S.R. 11 e via Callesella si prevede il potenziamento di via Callesella con introduzione di marciapiede e pista ciclabile, ed il suo prolungamento fino alla nuova stazione ferroviaria. Per ridurre l'impatto paesaggistico del viadotto sul quartiere di Alte Ceccato si propone la realizzazione con due torni in terra adiacenti alla nuova viabilità di accesso alla stazione ferroviaria.</p>	<p>Vedi osservazione n.29</p> <p>Con riferimento alla soluzione di variante proposta dal Comune, si evidenzia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il primo attraversamento della A4 in viadotto - lato ovest - è ulteriormente traslato in questa direzione. In tale fattispecie, la massima altezza del viadotto non è più vincolata dalla rampa di accesso al casello, bensì dall'altezza della stessa autostrada A4 che, proprio nel punto di attraversamento del tracciato proposto, si alza per sovrappassare la linea ferroviaria storica MI-Ve. La maggior quota di scavalco dell'A4 comporta la necessità di elevarsi rispetto al piano campagna di circa 18m. Non si riscontrano sostanziali differenze rispetto alla quota della variante. - La soluzione proposta non prevede il collegamento diretto tra la SPV e il Casello della A4 che avviene attraversando la rotonda di smistamento del SITAVE. <p>Pertanto tutte le direzioni convergono sulla rotonda sud, la quale, per le sue caratteristiche, è in grado di sopportare circa 6000 veicoli l'ora, ampiamente superati nella configurazione in esame.</p>
34.	Comune di Montebellio Maggiore		
35.	Provincia di Vicenza	La Provincia inoltra osservazioni alla versione progettuale	

N° Mittente/Comune	Sintesi Osservazioni	Controdeduzione/Note
(Comune di Longare)	<p>relativa alla DGR n. 30258 di presa d'atto del parere della Commissione VIA trasmettendo osservazioni proprie e quelle del Comune di Longare. Quest'ultimo si oppone alla chiusura dello svincolo di Campedello con il conseguente spostamento del traffico da Nord-Ovest (verso tangenziale e autostrada) sul futuro ponte di Debba, creando un aumento dei flussi di traffico non sostenibile neanche dalla viabilità di progetto. Allega inoltre interrogazione con risposta scritta delibera del Consiglio Comunale di Longare</p>	<p>Si conferma la controdeduzione n. 4 del 19/05/2009, prot. N. 272506/45.07 del Comune di Grignano (VI). Nella quale si rimanda alla successiva fase progettuale, in presenza di un rilievo di dettaglio, l'accogliibilità dell'osservazione. In tal caso si terrà conto delle richieste della Ditta Gessy Carollo.</p>
36. Studio Legale Avv. Paola Dal Cengio	<p>La ditta Gessy Carollo è interessata dal Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete e dall'intervento evidenziato dallo Studio di Fattibilità commissionato dal Comune di Grumolo delle Abbadesse allo Studio Plan di Mantova. La volontà è quella di "concordare" con gli Enti interessati al Progetto Sistema delle Tangenziali Venete (Ministeri e Regione) una soluzione all'inserimento in viabilità regionale della viabilità del PUA "Consorzio Artigiani di Grumolo" adottato e approvato dal Comune, e dei fondi produttivi già esistenti che attualmente prospettano direttamente la SR11.</p> <p>I mezzi utilizzati per il trasporto delle autovetture entrano in azienda direttamente dalla S.R. 11 attraverso il cancello esistente; per accedere al fondo della ditta Carollo, nello Studio di Fattibilità è prevista la realizzazione di una "controstrada", impedendo l'accesso diretto dalla SR11, con sbocco in una rotatoria posta sulla SR11 medesima, da realizzarsi anche al servizio dell'approvato Piano Urbanistico Attuativo "Consorzio Artigiani di Grumolo".</p> <p>Occorre dunque che la progettazione della cosiddetta "controstrada" assicuri le condizioni indispensabili perché al fondo "Carollo" possano accedere mezzi delle dimensioni individuate dal D.M. 5.11.2001 (c.d. Decreto Lunardi) al punto tabella 3.2.c come veicoli di tipo 7, 8, 9 e 10; le specifiche tecniche minime richieste per la realizzazione della controstrada sono:</p> <p>classificazione della strada: il livello minimo ammissibile è il "tipo F" urbana o extraurbana a seconda della delimitazione del centro abitato;</p> <p>larghezza corsie: la piattaforma stradale bitumata (corsie+ banchine) diventerà larga, in rettilineo, 9m se extraurbana o 8m se urbana ma affiancata da marciapiedi;</p>	<p>Si conferma la controdeduzione n. 4 del 19/05/2009, prot. N. 272506/45.07 del Comune di Grignano (VI). Nella quale si rimanda alla successiva fase progettuale, in presenza di un rilievo di dettaglio, l'accogliibilità dell'osservazione. In tal caso si terrà conto delle richieste della Ditta Gessy Carollo.</p>

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

	<p>allargamento in curva: il progettista deve considerare il maggior ingombro in curva di tutti i veicoli, in particolare quelli citati, in modo da garantire la corretta iscrizione in curva, raggi di curvatura: il D.M. 05/11/2001 consente valori minimi di raggio di curvatura, misurato sull'asse stradale, di 45m per strada tipo F extraurbana e di 19m in caso urbano a condizione che venga rispettato il diagramma delle velocità di cui al punto 5.4; le curve devono essere raccordate da ciotoidi.</p> <p>Inoltre, in corrispondenza dell'ingresso dell'officina Carollo Geessy, occorre prevedere un allargamento della sede stradale, magari lasciando liberi degli spazi contigui alle banchine, in modo da permettere l'accesso nei locali, che attualmente presentano un varco di circa 6m, ai veicoli più pesanti. In tal senso l'officina stessa potrebbe rendersi disponibile ad allargare l'accesso se anche la "controstrada" venisse opportunamente allargata.</p> <p>La zona di stallo degli autobus di linea, direzione VI-PD, dovrà essere spostata prima della rotatoria, provenendo da VI, al fine di consentire la maggior larghezza possibile della controstrada in corrispondenza dell'accesso all'autofficina, affinché gli autoarticolati in manovra possano sfruttare la massima ampiezza consentita.</p> <p>Un'ipotesi potrebbe essere quella di traslare a nordovest di circa 4-5 m la rotatoria, eventualmente prevedendo, ad est rispetto al fondo della ditta Carollo, anche un punto di sbocco diretto dalla strada di servizio alla SR11 con direzione obbligatoria verso PD. In tal modo le bisarche, che per la maggior parte provengono da Tori di Quantesolo, potrebbero proseguire verso il casello di Grisignano senza dover impegnare nuovamente la rotatoria. Questo potrebbe consentire di "ottimizzare" l'andamento della viabilità e lo sfruttamento del territorio al servizio dell'infrastruttura stradale.</p> <p>Per mitigare l'impatto sulle realtà produttive esistenti si potrà prevedere una idonea segnaletica che dia adeguato risalto alla modalità di nuovo accesso per un periodo transitorio sufficientemente lungo e senza oneri per i privati. Laddove si riesca a riprogettare la soluzione viabilistica nel rispetto</p>	
--	--	--

N°	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>delle precedenti specifiche, si sarà assicurato il perseguimento dei seguenti interessi: quello pubblicitario alla sicurezza della viabilità, quello privatistico del Consorzio ad un agevole sbocco per le nuove realtà produttive sulla SR11 e quello dei proprietari dei fondi produttivi già esistenti a mantenere un agevole accesso ai mezzi meccanici di grandi dimensioni.</p>	<p>2</p> <p>3</p>
37.	Ditta Manifattura Tubi Gomma S.p.A.	<p>Osservazioni riferite a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barriere antirumore e di mitigazione ambientale e spese di insonorizzazione • Varianti di tracciato 	<p>Già esaminate da DGR Reg. Veneto Le richieste del mittente verranno prese in considerazione in sede di progettazione definitiva.</p>
38.	Bottega Veneta	<p>Osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il sito è vincolato ai sensi della L.29.06.39 n°1497 ed anche se in galleria il tracciato provocherebbe impatti sia dal punto di vista atmosferico che acustico e visivo. 2. Il tracciato attraversa l'ambito edificabile sia della variante urbanistica n°2/2006 che del P.U.A. denominato "bottega Veneta" che prevede un interrato di altezza al piede dello scavo di circa m 5.00. 3. Il tracciato in trincea e galleria interferisce con la falda acquifera da cui preleva il pozzo ad uso igienico sanitario autorizzato dalla regione e recentemente realizzato in quanto il sito non è servito da acquedotto. 4. Il tracciato attraversa l'ambito edificabile del progetto edilizio presentato in comune di Montebello Vicentino il 05.03.2009, che prevede un interrato di altezza al piede dello scavo di circa m5.00 che ha già acquisito il parere favorevole della Commissione Edilizia Integrata ed è in attesa del parere della Soprintendenza di Verona. 5. Il tracciato in trincea e galleria interferisce col progetto pilota di impianto a scambio termico a circuito aperto in via di autorizzazione da parte della Provincia di Vicenza (già acquisito il parere favorevole della commissione tecnica provinciale per l'ambiente il 26.02.2009, in attesa di delibera di consiglio provinciale) 6. Il tracciato in trincea e galleria interferisce col progetto degli interventi idraulici finalizzati ad abbattere il rischio di esondazione nel territorio dei comuni di Brendola, Montebello Vicentino, Montebellio Maggiore e Sarego di cui al protocollo di intesa tra Provincia di Vicenza e 	<p>Vedi osservazione n.25</p>

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

N°	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Conorzio di Bonifica Riviera Berica del 29.05.06. 7. Il tracciato in trincea e galleria interferisce col progetto di canale scolmatore proveniente dall'area del CIS.	
39.	Sig. Armando Vantin	Istanza per l'esproprio dell'intera proprietà ridotta e circondata da viabilità di progetto	Si prende atto
40.	Comune di Gambellara (VI)	L'Osservazione del Comune di Gambellara riporta alcune notazioni proprie del Comune sul tracciato della nuova infrastruttura nei dintorni del Cavalcavia di Cà Nova sino a Montebello Vicentino. In particolare riassume anche le osservazioni di 3 ditte private interessate dal tracciato tra cui aziende con lavorazioni di precisione.	Le problematiche del tracciato finale, entro la fascia di impatto di cui al SIA, e nell'ottica di affinamento delle soluzioni finali, saranno oggetto di analisi di dettaglio nel definitivo.
41.	Cormorano91	Chiede che all'altezza del Km 9+300 vengano reconsiderati il percorso del tracciato, avvicinando lo stesso il più possibile verso l'A4 in modo da ridurre l'impatto negativo del progetto nell'area circostante il Complesso e che le modalità di esecuzione del tracciato, realizzandolo in trincea anziché in rilevato.	Il tracciato di progetto nel tratto in questione è stato adottato per preservare gli abitati situati alla progressiva 9+400 e gli stabilimenti alla progressiva 10+200 compatibilmente con le grandezze geometriche (ad es. raggi di curvatura planimetrica) caratteristiche di un tracciato autostradale e stabilite dall'impianto normativo vigente. In sede di progettazione definitiva, sulla base del necessario aggiornamento cartografico che verrà realizzato, potranno essere valutate e studiate eventuali lievi rettifiche piano-altimetriche come quella in esame che possano consentire, nel rispetto della citata normativa per la costruzione di nuove strade, un migliore inserimento dell'opera nel contesto ambientale ed antropico interessato e che minimizzino le occupazioni e le espropriazioni.
42.	Sig.ri Giacomazzi Ermando, Vittorio e Albino	Si richiede la possibilità di spostare il tracciato o diminuire l'area impattata. Richieste anche opere di mitigazione	L'osservazione è considerata negli affinamenti progettuali successivi
43.	Ministero BAC, Soprintendenza Beni Archeologici del Veneto	La Soprintendenza segnala un alto rischio archeologico del tracciato soprattutto tra il Comune di Montebello Vicentino e Montebello Maggiore, in prossimità dell'area denominata CIS e della località S. Giacomo. Si nota comunque che per tutte le opere connesse (viabilità complementare, cantierizzazione) che prevedono interventi di scavo, il rischio archeologico è sufficientemente elevato da richiedere una continua supervisione degli scavi da parte della Soprintendenza medesima, e l'utilizzazione di ditte specializzate con comprovata esperienza in scavi del tipo suddetto.	Si prende atto

N°	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione/Note
----	-----------------	----------------------	----------------------

44.	Comitato Area Benica	Osservazioni di base sulla parte programmatica e sulle Procedure, nonché sulla politica pedaggi. Osservazioni tecniche sulle varie scelte progettuali.	Già esaminate da DGR Reg. Veneto. Le problematiche relative all'attraversamento di Vicenza, di impatto su Atmosfera, paesaggio ed altro, trovano riscontro nelle prescrizioni.
45.	Acciaierie Valbruna s.p.a.	Impatto del tracciato sull'area in generale e sulle attività aziendali in particolare.	L'osservazione è considerata negli affinamenti progettuali successivi
46.	Sig. Fabio Galtneri	Richieste di affinamento della viabilità complementare, Strada di Collegamento tra Via Casle e Via S. Pietro Intrigona	L'osservazione è considerata negli affinamenti progettuali successivi
47.	Sig.ri Lino e Riccardo Sasso	Vedi Osservazione precedente	L'osservazione è considerata negli affinamenti progettuali successivi
48.	Sig. Matteo Baron	Vedi Osservazione precedente	L'osservazione è considerata negli affinamenti progettuali successivi
49.	Città di Montebellio Maggiore	L'Osservazione tende a riproporre il tema della scelta di fondo circa l'adozione della politica di sviluppo del SITAVE, con accenni a problematiche di traffico del nodo di Montebellio.	La politica generale dei trasporti e le conseguenti scelte programmatiche, esulano dal campo di azione della CTVA. Per le problematiche del nodo sono state inserite apposite prescrizioni.
50.	Comune di Soave	La nuova sistemazione della variante non risulta accettabile dal punto di vista ambientale, paesaggistico ed urbanistico. L'imponente manufatto verrebbe a trovarsi alla confluenza di due fiumi, Tramigna ed Alpone, in aperto contrasto con lo storico complesso dell'abbazia di Villanova, nell'immediata vicinanza di centri abitati di Soave e San Bonifacio e non lontano da quello di Montebellio e visibile dal Casello di Soave, dal centro storico murato dello stesso comune e dall'abitato di Montebellio. Inoltre, la costruzione della variante in sovrappasso renderebbe più problematico l'innesto sulla viabilità della programmatica strada "Mediana". Si chiede quindi la costruzione del tratto in galleria naturale od artificiale dal sottopasso alla linea ferroviaria storica a dopo la località Fornace del Comune di Soave. Allega osservazioni della Provincia di Verona	L'osservazione era già stata avanzata in sede di V.I.A. regionale e la soluzione proposta in quella sede, e ribadita ora, era stata motivata dalle esigenze di risolvere le forti criticità idrauliche legate all'attraversamento al di sotto del piano campagna dell'area immediatamente a sud dell'abitato di Fornace e situata alla confluenza dei torrenti Alpone e Tramigna. Oltre a ciò rappresentavano elementi di grande complessità realizzativa gli attraversamenti consecutivi, sempre al di sotto del piano campagna, della linea ferroviaria AV/AC, della S.R. 11 in corrispondenza dello svincolo per il casello autostradale di San Bonifacio e del torrente Alpone medesimo. La soluzione proposta abbina quindi una maggiore facilità realizzativa (eliminando ad esempio gli attraversamenti in galleria delle zone di fondazione del viadotto di svincolo sulla S.R. 11) con una evidente trasparenza idraulica nei confronti delle possibili esondazioni che, come detto, caratterizzano l'area in esame che risulta censita anche all'interno del Piano di Assetto Idrogeologico regionale. Eventuali agevolazioni/esenzioni sul pedaggio saranno oggetto e parametro di valutazione in fase di gara per l'affidamento della concessione.

51.	Comune di Verona	<p>Nel giugno 2009 è stato trasmesso il parere comprensivo di prescrizioni ed osservazioni relativo al S.I. TA.VE.; nel frattempo si sono implementati gli studi relativi al Piano degli Interventi è in corso di risoluzione ed in particolare l'ambito di intervento di Verona Sud che ridefinisce l'assetto della Zona Industriale storica.</p> <p>Si chiede quindi un nuovo svincolo da realizzarsi sulla tangenziale sud di Verona, in corrispondenza di via Vignasio/Via dell'Esperanto secondo lo schema allegato. Si chiede inoltre che la conformazione definitiva degli svincoli proposti sia definitiva e concordata con l'amministrazione Comunale, soprattutto per quanto riguarda lo svincolo posto a sud dell'autostrada.</p>	<p>Si prende atto delle osservazioni adottate, anche in considerazione dei dichiarati avanzati stati di programmazione in corso da parte dell'Amministrazione Comunale sull'area in oggetto. Si fa notare parallelamente che tale osservazione non è propriamente pertinente con l'oggetto delle ripubblicazioni. In ogni caso, vista l'importanza dell'area in questione nell'ambito del territorio comunale veronese e dei risvolti che lo sviluppo dell'area potrà avere sul sistema viabilistico provinciale e regionale, nelle fasi successive di progettazione, anche a valle di eventuali prescrizioni della Commissione, si potrà valutare l'inserimento dello svincolo in oggetto sul S.I. TA.VE. ponendo però particolare attenzione alle criticità geometriche legate alla configurazione progettuale fornita dal Comune di Verona, in particolare per la porzione di svincolo a nord del S.I. TA.VE. che risulta molto prossima sia allo svincolo precedente di Verona Sud (di nuova realizzazione) sia allo svincolo successivo di Borgo Roma (adeguamento della configurazione esistente).</p>
52.	Comune Tori di Quartesolo	L'Osservazione consiste di una proposta di nuovo tracciato del SITAVE a firma del progettista Ing. Rossi	<p>La proposta è già stata esaminata ed ha portato ad alcune modifiche di tracciato. Il Comune insieme a Grisignano e Grumolo ha presentato un aggiornamento successivo. (Oss. N° 78)</p>
53.	Consorzio ZAI	Evidenzia (anche cartograficamente) la necessità di inserire nel progetto l'asse stradale che collegandosi a nord dello svincolo "Fenilco" lambisce ad ovest l'Interporto Quadrante Europa e attraversando la futura "Area dell'Innovazione" si innesta sul sistema tangenziali all'altezza del cavalcavia dell'Alpone.	<p>Non pertinente in quanto non correlata alle varianti ripubblicate in sede VIA Nazionale.</p> <p>In ogni caso, per richieste analoghe in sede di V.I.A. regionale, è stata fornita la risposta che il collegamento proposto non è funzionale alla realizzazione del progetto.</p>
54.	Soc. Autostrada A4 Bs-Vr-Vi-Pd	Si tratta di un'osservazione sviluppata su più punti, in relazione alle problematiche di interferenza tra le due infrastrutture, sia in termini generali, che in punti particolari del tracciato.	Già esaminate da DGR Reg. Veneto
55.	Provincia di Verona (VR)	Il trasmette DGP n. 139 del 23.07.2009 al quale si allega parere della commissione provinciale valutazione impatto ambientale contenente prescrizioni:	Già esaminate da DGR Reg. Veneto
56.	Comune di Vicenza (VI)	Osservazioni su Tracciati e viabilità locale	Già esaminate da DGR Reg. Veneto e riprese da CT VIA
57.	Altavilla Vicentina (VI)	Osservazioni su Tracciati e viabilità locale	Già esaminate da DGR Reg. Veneto e riprese da CT VIA

N° Mittente/Comune

Stato Osservazione

Controdeduzioni e Note



58.	Residenti Comune di Soave, via Fornace	La Regione ha recepito dalla Commissione Regionale V.I.A. approvando una soluzione alternativa al tracciato NUUV che prevede la realizzazione di un viadotto di sviluppo pari a 1.920 mt lungo l'asse principale; tale variante si sviluppa interamente al di sopra del piano campagna, con un impatto ed inquinamento ambientale, acustico e paesaggistico che dovrà essere necessariamente mitigato.	L'osservazione era già stata avanzata in sede di V.I.A. regionale e la soluzione proposta in quella sede, e ribadita ora, era stata motivata dalle esigenze di risolvere le forti criticità idrauliche legate all'attraversamento al di sotto del piano campagna dell'area immediatamente a sud dell'abitato di Fornace e situata alla confluenza dei torrenti Alpone e Tramigna. Oltre a ciò rappresentavano elementi di grande complessità realizzativa gli attraversamenti consecutivi, sempre al di sotto del piano campagna, della linea ferroviaria AV/AC, della S.R. 11 in corrispondenza dello svincolo per il casello autostradale di San Bonifacio e del torrente Alpone medesimo. La soluzione proposta abina quindi una maggiore facilità realizzativa (eliminando ad esempio gli attraversamenti in galleria delle zone di fondazione del viadotto di svincolo sulla S.R. 11) con una evidente trasparenza idraulica nei confronti delle possibili esondazioni che, come detto, caratterizzano l'area in esame che risulta censita anche all'interno del Piano di Assetto Idrogeologico regionale. Nelle successive fasi di progettazione verranno in ogni caso verificate le misure di mitigazione degli impatti già previste in questa sede al fine di massimizzare l'inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera. Per ciò che riguarda la possibilità di "spostare" il tracciato a sud di San Bonifacio, tale ipotesi, a sua volta già oggetto di osservazione in sede di V.I.A. Regionale, non è stata perseguita al fine di non creare un ulteriore corridoio infrastrutturale in prossimità dell'abitato di San Bonifacio già interessato dai corridoi dell'autostrada A4, dalla linea ferroviaria Milano-Venezia e dalla realizzanda linea ferroviaria AV/AC. In sede di progettazione definitiva e di Conferenza dei servizi verranno definiti gli eventuali indennizzi derivanti da esproprio, occupazione temporanea o decrementi indotti al valore degli immobili.
59.	Sig. Antonino Andriolo e altri	Interferenza con fabbricato di proprietà e richiesta di indennizzi, nonché di salvaguardia e mitigazione impatti.	L'osservazione è considerata negli affinamenti progettuali successivi.
60.	Associazione Italia Nostra	Considerazioni su politica trasporti e pedaggi. Osservazioni sulle problematiche di Vicenza Ovest (Retrone) e Badia e Quartiere S. Agostino. Considerazioni su problematiche idrogeologiche e Acustiche ed Ecosistemiche.	Le problematiche idrogeologiche, di approvvigionamento materiali ed ecosistemiche, hanno trovato applicazione in precise prescrizioni. Il problema del Retrone e dell'attraversamento di Vicenza troverà una nuova fase progettuale. Per Retrone, Badia e Quartiere S. Agostino vedi Oss. N°12

N	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
61.	Comune di Belfiore (VR)	Si trasmette DCC 10 del 15.05.2009 dove si interroga su : 1. Percorso; 2. Allimetria di progetto; 3. Connessione alla viabilità locale.	Già esaminate da DGR Reg. Veneto
62.	Sig.ra Laura Zoppelletto	Osservazioni relative all'ottimizzazione del tracciato nelle località di Grumolo delle Abbadesse e Grisignano di Zocco, nelle aree di pertinenza privata aziendale.	Il tracciato tra i Comuni citati (e anche Torri di Quartesolo) è in modifica sia in conseguenza delle richieste DGR Veneto, sia per i previsti affinamenti progettuali successivi
63.	Comitato No Cava Bellemme	L'Osservazione verte su alcuni punti fondamentali quali : • Utilità dell'Opera • Politica della mobilità (alternativa alla via gommata) • Aspetti viabilistici • Salute pubblica • Mitigazioni e compensazioni	I primi due punti non rientrano nelle competenze della Commissione. Per il terzo esiste lo studio di traffico. Sugli ultimi aspetti, la Commissione ha effettuato le sue valutazioni e prescritto le necessarie misure per la compatibilità
64.	Sig. Francesco Perlini	L'Osservazione è pertinente alle opere di mitigazione e salvaguardi di immobili di abitazione anche vincolati. (Zona S.Bonifacio)	Tali aspetti sono in genere stati tutelati ovunque lungo il tracciato, da apposite prescrizioni.
65.	Sig.ra Ave Arabbi	L'Osservazione è pertinente alle opere di mitigazione e salvaguardi di immobili di abitazione anche vincolati. (Zona Villabona di S. Bonifacio)	Tali aspetti sono in genere stati tutelati ovunque lungo il tracciato, da apposite prescrizioni.
66.	Sig. Alberto Peruffo	L'Osservazione (a firma di 41 abitanti di Montecchio Maggiore) vuole evidenziare la particolare difficoltà trasportistica locale (nodo di Montecchio) unita al generale rischio idrogeologico dell'area.	Il nodo di Montecchio è fra le località che la Commissione indica come suscettibile di miglioramento, sia in senso trasportistico che ambientale. Da queste Osservazioni sono nate prescrizioni specifiche.
67.	Società Facchin s.n.c.	L'Osservazione è pertinente alle opere di mitigazione e salvaguardi di immobili di abitazione anche vincolati. (Zona Villabona di S. Bonifacio)	Tali aspetti sono in genere stati tutelati ovunque lungo il tracciato, da apposite prescrizioni.
68.	Sig. Giancarlo Danuso e UrbanCristina	Osservazioni relative al tracciato e alla sua interferenza con edifici privati.	Il nodo di Montecchio può ancora subire variazioni ma non tali da evitare l'interferenza piena o parziale con gli edifici menzionati.
69.	MBL R.E. S.R.L.	Si chiede che il tracciato venga previsto in altra posizione rispetto a quella attualmente proposta accogliendo una delle tre possibili soluzioni alternative: 1. Ripristino del tracciato nel progetto preliminare; 2. Trasformazione del tracciato a sud del territorio comunale come richiesto nell'osservazione formulata dal comune di Montebello Vicentino; 3. Posizionamento della nuova infrastruttura nella sede prevista per l'esecuzione dell'alta velocità ferroviaria o in adiacenza della stessa. In subordine si chiede che il	Vedi osservazione n.23.

N° Mittente/Comune

Sintesi Osservazione

Controdeduzioni e Note

		<p>tracciato venga realizzato in continuazione del tratto in galleria artificiale dalla SR11 fino alla strada provinciale favorita, con conseguente ripristino della viabilità esistente, si chiede che vengano studiate delle soluzioni integrative che rendano possibile l'esercizio delle attività industriali durante il periodo di esecuzione dei lavori.</p>	 
70.	AFV Acciaierie Beltrame	<p>Si chiede che sia adottata una soluzione che non comporti interferenza con l'attività produttiva.</p> <p>Si formulano ulteriori osservazioni a quelle già proposte:</p> <ol style="list-style-type: none">1. si rilevano notevoli criticità introdotte dal SI.TAVE, come ad esempio gli innesti sulla viabilità esistente e sulle relative infrastrutture a seguito del trasporto dei materiali di risulta provenienti dalle escavazioni delle gallerie al di sotto dei Berici e del fiume Bacchiglione e di tutti gli altri materiali o semilavorati provenienti da altri siti;2. si ritiene che non siano stati adeguatamente valutati i dati di traffico in relazione alla prevista realizzazione di infrastrutture varie di particolare importanza quali la A31 sud e la superstrada Pedemontana Veneta che andrà a sgravare l'autostrada A4 con conseguente minor giustificazione della necessità di realizzare un nuovo asse autostradale ad essa complementare, a ciò si aggiungono interventi di potenziamento della viabilità esistente già programmati;3. in mancanza delle definizioni di un'ipotesi di tracciato della linea ferroviaria AV/AC si ritiene prematuro assumere delle ipotesi progettuali per una nuova infrastruttura autostradale che verrebbe a porsi in stretta relazione con tale linea. Si ritiene necessarie un'analisi mirata alla verifica di compatibilità con i piani zonizzazione acustica dei comuni coinvolti (in particolare nell'area dei colli Berici);4. si osserva inoltre come già documentato dalla Fed-	<p>Le attività espropriative verranno effettuate secondo quanto previsto dal testo unico in materia di espropri.</p> <p><i>Già esaminate da DGR Reg. Veneto</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. Se ne prende atto per le successive e prescritte fasi di progettazione successive.2. I dati di traffico sono stati valutati nello SIA-Quadro di Riferimento Progettuale, all'interno del quale sono state predisposte anche delle simulazioni nelle quali sono inserite le viabilità menzionate.3. Il tracciato delle tangenziali nel rispetto dei tratti di AV/AC approvati dal CIPE del n.94 del 26 marzo 2006, si è ritenuto opportuno conservare la soluzione presentata del tracciato al mero fine di averne un inquadramento complessivo.4. I piani acustici sono stati reperiti ed essi compongono la tavola della zonizzazione acustica, presente nella componente Rumore - Quadro di Riferimento Ambientale.4. Vedi osservazione n.27 punto 1
71.	Provincia di Vicenza		

MINISTERO DELL'AMBIENTE

DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA e VAS

Il Segretario della Commissione

	<p>razione Provinciale Coldiretti Vicenza che la previsione di sopperire al fabbisogno di materiali per la realizzazione dei corpi stradali mediante escavazione nelle gole del fiume Bacchiglione comporterebbe ripercussioni su aree agricole e su contesti di notevole pregio ambientale;</p> <p>5. si ribadisce la contrarietà alla previsione di trasformatore in autostrada a pagamento l'attuale tangenziale sud di Vicenza comportando un inevitabile reflusso di traffico sulla viabilità ordinaria con conseguente appesantimento della rete viaria urbana dei comuni contermini ed incremento dell'inquinamento acustico ed atmosferico;</p> <p>6. i comuni lungo la SR11 da Montebello a Torri di Quaresolo risultano classificati quali zona A1, la realizzazione di una nuova autostrada aumenterebbe il livello di inquinamento atmosferico;</p> <p>7. si ritiene che la previsione di nuove infrastrutture autostradali ad ovest (ad es. Ti. Bre) ed a est (ad es. Nogara Mare) della provincia di Vicenza potrebbe costituire un nuovo asse viabilistico in direzione est-ovest alternativo all'autostrada A4, riducendo la necessità di prevedere una nuova autostrada;</p> <p>8. non si ritiene che lo Studio di Impatto Ambientale sia stato adeguatamente integrato a seguito dell'introduzione delle varianti, si ritiene quindi indispensabile disporre di tutta la documentazione integrativa trasmessa al Ministero dalla Regione Veneto e ci si riserva di fornire eventuali ulteriori osservazioni allorché tale documentazione sarà resa disponibile a seguito pubblicazione nel sito del Ministero dell'Ambiente così come previsto dal D. Lgs. 152/2006, in attesa di ciò ed in via cautelare si ritiene di esprimere parere negativo a carattere interlocutorio;</p> <p>9. si rileva un inadeguato ed incompleto riscontro delle osservazioni presentate;</p> <p>10. non risulta contemplata la Valutazione di Incidenza sul vicino Sito di Importanza Comunitaria denominato "Ex cave di Casale" e l'impatto sui Siti di Impor-</p>	<p>5. Eventuali agevolazioni/esenzioni sul pedaggio saranno oggetto e parametro di valutazione in fase di affidamento della concessione.</p> <p>6. Il livello di inquinamento dell'aria non è il solo frutto del traffico che vi partecipa per circa il 27% ma di altri fattori, riscaldamento e raffreddamento degli edifici nonché delle attività produttive ed economiche.</p> <p>In particolare le migliori performance di riduzione dell'inquinamento si hanno proprio dal traffico visto il continuo aggiornamento del parco circolante.</p> <p>Infine la maggiore fluidità delle infrastrutture migliorerà sensibilmente la dispersione degli inquinamenti.</p> <p>7. Per ciò che riguarda la possibilità di "spostare" il tracciato a sud, non è stata perseguita al fine di non creare un ulteriore corridoio infrastrutturale.</p> <p>8. Le varianti sono state ripubblicate in sede VIA Nazionale.</p> <p>9. Le osservazioni sono state sempre adeguatamente valutate</p> <p>10. La VINCA allegata allo SIA si sviluppa in merito alle attività sottoposte a valutazione.</p>
--	---	--

N° Mittente/Contro	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
Comune di Grisignano di Zocco (VI)	<p>Si allegano osservazioni già presentate.</p> <p>Si trasmette DGC n.64 del 19.05.2009 dove viene fatto proprio quanto contenuto all'interno dello studio denominato "Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale" e osservazioni presentate dai cittadini.</p>	<p>Già esaminate da DGR Reg. Veneto</p>

11. tanza Comunitaria indotto dagli interventi di compen-
sazione idraulica (in particolare sul sito "Bosco di
Dueville e risorgive limitrofe");
12. non si è tenuto conto dell'approvazione del Piano
d'Area dei Monti Berici;
13. non è stato analizzato il rapporto con la legge regio-
nale 7 agosto 2009, n. 17 relativa all'inquinamento
luminoso ed al risparmio energetico;
14. non sono stati individuati interventi per la tutela e la
valorizzazione della rete ecologica provinciale, è op-
portuno la previsione di fasce boscate di larghezza
non inferiore a metri 10 lungo la struttura da indivi-
duare all'interno della fascia di rispetto
dell'infrastruttura stessa ed in coerenza con le vigenti
norme di legge, essa potrà essere realizzata anche
per l'utilizzo a fini energetici della biomassa;
15. non è sufficientemente documentato il bilancio di ma-
teriali necessari all'opera;
16. non appare esaustivo l'esame dell'impatto (in parti-
colare acustico) delle aree di cantiere e deposito sul-
le zone circostanti;
17. la realizzazione del S.I.T.A.V.E. in parallelismo alla A4
comporterebbe oltre all'apertura della superstrada
Pedemontana Veneta, la riduzione del traffico in
transito con riduzione degli introiti derivanti dai pe-
daggi autostradali, ciò si ripercuoterebbe nella capa-
cità di finanziamento delle opere infrastrutturali pre-
viste all'interno del Piano Finanziario di tale ente del
cui consiglio di Amministrazione fa parte anche que-
sta Provincia. Si ritiene pertanto che il S.I.T.A.V.E. va-
da debitamente posto a confronto con la realtà eco-
nomica finanziaria dell'autostrada A4 al fine di do-
cumentare le ripercussioni sulle future capacità di in-
vestimento di tale ente.

11. Il Piano è stato analizzato nel Quadro di Riferimento
Programmatico
12. Tale aspetto è presente nel Quadro di Riferimento Am-
bientale parte 6
13. Nello SIA-Quadro di Riferimento Ambientale Parte 4 è
stata analizzata la Rete ecologica e le mitigazioni e com-
pensazioni sono presenti nel Quadro di Riferimento Am-
bientale Parte 6

14. Le analisi effettuate sono in funzione della fase di pro-
gettazione preliminare. La stima sulle quantità del fabbisog-
no sono definite nel progetto dell'opera.
15. Gli studi e gli approfondimenti relativi alle fasi di cantie-
re relazionale alla componente rumore si ritengono esa-
ustivi, vista la definizione di progettazione preliminare
dell'opera.
16. Si prende atto di quanto osservato

N° Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
73. Commerciale Brendolan S.R.L.	<p>A seguito della variante parziale n. 40 al PRG del Comune di San Bonifacio approvata con DGRV n. 3530 del 6 novembre 2007, è stato approvato, con DCC n. 37 dell'1 dicembre 2008 il P. di L. denominato "ZTO D2d" per l'insediamento di una nuova grande struttura di circa mq. 15.000 di superficie di vendita (la convenzione per l'attuazione del Piano è stata sottoscritta in data 18 dicembre 2008). Il 28 aprile 2010 si è appreso tramite la stampa che il progetto attraverserà il terreno interessato dal nuovo insediamento commerciale.</p> <p>Si osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sia definito un diverso tracciato che non interferisca con l'area interessata dal Piano di Lottizzazione "ZTO D2d", approvato con DCC n. 37 dell'1/12/2008; 2. in alternativa si preveda una soluzione che renda fattibili entrambe le opere ad esempio andando in galleria artificiale. L'incremento di costo di realizzazione risulta trascurabile se paragonato alla richiesta di indennizzo del valore dell'area non più idonea ad essere trasformata secondo la vocazione assegnata; 3. la nuova strada sviluppandosi in galleria potrebbe non avere più una relativa fascia di rispetto, così si mancherebbe inalterato anche il corpo edilizio inserito all'interno del Piano di Lottizzazione "ZTOD2d"; 4. la realizzazione di entrambi gli interventi dovrà essere contemporanea, una proposta tecnica in variante è illustrata nell'elaborato grafico allegato alla presente sub doc. 2 e potrà essere meglio definita nel corso dei successivi livelli di progettazione; 5. in via ulteriormente subordinata, in ipotesi di attraversamento in sezione stradale sopraelevata, si chiede che sia stabilita una deroga al regime ordinario delle fasce di rispetto stradale. 	<p>Perso atto delle richieste avanzate si evidenzia che la soluzione progettuale contenuta nel parere della C.V.I.A. Regionale e nelle integrazioni della C.V.I.A. Nazionale percorre la richiesta n. 5 ossia di sviluppo in viadotto viaggiando, nel tratto in esame, a quote variabili da 12 a 17 m rispetto al piano campagna a cui si trova l'insediamento in oggetto. A tal proposito il Codice della Strada (D. Lgs. 285/1992) ed il rispettivo Regolamento di Attuazione (D.P.R. 495/1992) stabiliscono una distanza di rispetto di 30 m per lato dal filo esterno del viadotto che inibisce la costruzione di nuove edificazioni o l'ampliamento di edificazioni esistenti. Alla luce della effettiva conformazione della costruenda lottizzazione ed alla luce di eventuali prescrizioni da parte della Commisone potranno essere valutate deroghe alle distanze precedentemente specificate. Dall'analisi della planimetria allegata all'osservazione trasmessa dalla ditta Brendolan in data 29.05.2009, prot. 283449/45.07, la distanza tra il filo esterno del viadotto e la sagoma del fabbricato di nuova costruzione risulta pari a circa 10-15 m.</p>
74. Residenti di Barbano (Com. Grisignano di Zocco)	L'Osservazione verte sulle mitigazioni da rumore (Barriere fonoassorbenti)	La progettazione delle mitigazioni per la componente verrà approfondita e migliorata nel definitivo, come da apposita prescrizione.
75. Ministero dei Beni e Atti-vità Culturali Soprintendenza per i Be-	Vedasi Osservazione 43	Vedasi Osservazione 43

N° Mittente/Comune

Sintesi Osservazione

Controllo deduzione Note

ni Archeologici del Veneto

Inoltra documento di approfondimento delle precedenti osservazioni.

In relazione alla scheda n. 6 corrispondente all'osservazione n° 136 si osserva che:

1. La nuova viabilità locale prevista dal progetto si trova in un'area di esondazione del corso d'acqua
2. la viabilità locale di progetto presenta un forte impatto sull'area golennale del corso d'acqua
3. la viabilità di progetto risulta collegata alla viabilità locale con ricadute in termini di flussi di traffico ed impatti ambientali di vario genere
4. in corrispondenza della rotonda alla base del cavalcavia dell'autostrada si rileva la mancanza del collegamento con la Strada del Businello.

Chiede che:

- Il tracciato principale minimizzi l'occupazione di territorio agricolo definito tra la strada di Casale e via Pelosa, nel rispetto della normativa in materia;
 - Tra via Pelosa ed il nuovo asse stradale sia prevista una fascia di mitigazione con barriera naturale e pista ciclabile;
 - Il nuovo asse parallelo a via Pelosa sia in trincea per ridurre gli impatti (rumore ed inquinanti);
 - Sia data continuità a strada di Casale-strada di San Pietro Intrigogna tramite un sottopasso con carreggiata larga 6,5-7m, con affianco un percorso ciclopedonale ed altezza libera interna di 3,5-4m;
 - In corrispondenza del nodo stradale prossimo all'A4 si condivide l'idea della provincia di realizzare una rotonda ovale che colleghi la viabilità locale al nuovo asse di progetto, eliminando la rotonda prevista; dovrà essere previsto, in questo nodo, anche il collegamento con la strada Businello.
- Si allegano tavole esplicative dello schema viario richiesto.

1-2-3-4- Vedi osservazione n. 18

5. Il Comune sostanzialmente pone a confronto due scenari:

- a) Demolizione dello svincolo di Campedello con la realizzazione delle tre opere (5.1-5.2-5.3) fra le quali la 5.3 (Collegamento Debba - Vicenza Est) già prevista mentre la 5.2 (galleria stradale idraulica sul Retrone) di rilevante impatto economico.
- b) Ristrutturazione profonda dello svincolo di Campedello (ad esempio con una soluzione tipo la variante Sol. B1 Svincolo Riviera Berica.

Si ritiene che tra le compensazioni richieste dal Com. di Vicenza sia più coerente con l'impianto generale della progettazione la soluzione 1 che prevede la risoluzione della messa in sicurezza idraulica del centro storico di Vicenza. Pertanto la previsione di far coincidere la stessa opera anche un by-pass vario della città risulta decisamente impegnativo dal punto di vista economico e richiede sia uno sviluppo progettuale che un iter amministrativo di una nuova valutazione ambientale, visto il territorio in cui insiste l'opera. Pertanto si ritiene di dover approfondire nella fase di progettazione definitiva e nella gara di concessione l'eventuale fattibilità tecnico-economica della proposta.

76

Comune di Vicenza

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

Comune di Padova (PD)

Richiesta di Collegamento del SITAVE con Nodo viario Ca-

Da analizzare in sede di definitivo

	stagnara-Pontevigodarzere	
78. Comune di Torri di Quar- tesolo (VI)	Il Comune di Torri di Quaratesolo, unitamente a comuni di Grumolo delle Abbadesse e di Grisignano di Zocco, presenta uno studio tecnico per una proposta di miglioramento del tracciato del SITAVE, a valle delle modifiche già effettuate dalla Regione Veneto nel DGR relativo.	Nel parere tutte le richieste di confronto per le soluzioni, già comunque esaminate dal DGR Veneto, sono riprese in senso generale con indicazione di coordinamento con le entità territoriali per le successive e prescritte fasi di progettazione definitiva.
79. Provincia di Verona	Richiesta di Collegamento del SITAVE con circonvallazione ad Est di Monteforte d'Alpone e S. Bonifacio	Da analizzare in sede di definitivo
80. Provincia di Verona	Trasmissione Delibera di Giunta del 27.04.2010 favorevole all'opera	Si prende atto
81. Regione del Veneto (Com. Sommacampagna)	Il Comune di Sommacampagna effettua delle richieste riassumibili in : 1. Variante "Sona-Sommacampagna 2. Viabilità di Caselle 3. Variante su interferenza Via Belvedere e Strada Canove 4. Coordinamento con opere in previsione per altre infrastrutture, Autostrada Brennero - AC/AV ferroviaria, Passante Verde (Passante di Mestre) 5. Interferenze con edifici 6. Localizzazione dei cantieri.	Nel parere tutte le richieste di confronto per le soluzioni di viabilità secondarie, già comunque esaminate dal DGR Veneto, sono riprese in senso generale con indicazione di coordinamento con le entità territoriali. Analoghe indicazioni sono presenti sulla localizzazione dei cantieri. Il coordinamento con opere non ancora definite e conosciute è raccomandato.

La presente copia fotostatica composta
di N° 18 (dieotto) fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 9.08.2010

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

**COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS**

**Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti
produttivi strategici e di interesse nazionale**

Istruttoria VIA ex Art. 183 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163

Parere n. 473 del 28.07.2010

Progetto:	ISTRUTTORIA VIA Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete Verona-Vicenza-Padova Progetto Preliminare
Proponente:	Regione Veneto – Direzione Infrastrutture

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA E VAS

Vista la domanda per lo svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.183 del D.Lgs.n.163/2006 per il progetto progetto "Nuovo sistema delle Tangenziali venete Verona – Vicenza – Padova" presentata dalla Regione Veneto, Direzione Infrastrutture in data 12/03/2009 con nota prot.n.138790/45.502.01;

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

Vista la Legge n. 244/2007 che all'art. 2, comma 259, ha determinato l'inserimento, ai soli fini dell'approvazione, del collegamento dei sistemi tangenziali nelle tratte Peschiera del Garda/Verona e Verona/Padova, opere di competenza della Regione Veneto, tra le procedure previste dall'art. 161 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche;

Visto il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.L.gs. 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale";

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" ed in particolare gli articoli n° 182 e n°183, che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale e stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale;

Visto il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 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 Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

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;

Visti i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS prot. n. GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e prot. n. GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

Vista la nota prot. DSA-2009-29123 del 02/11/2009, acquisita dalla Commissione (CTVIA) con prot.n.CTVA-2009-4075 del 03/11/2009, con la quale la Direzione Generale

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale ha comunicato, al Presidente della Commissione Tecnica VIA/VAS, l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità dell'istanza, trasmettendo copia della documentazione in formato digitale e cartaceo consegnata dal Proponente;

Vista la nota prot.n.CTVA-2009-4515, del 01/12/2009 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ha assegnato l'istruttoria al Gruppo Istruttore costituito da :

- Prof. Antonio Grimaldi (Referente),
- Avv. Filippo Bernocchi,
- Prof. Mario Manassero.

Vista la nota prot.n.CTVA-2009-4720, del 06/12/2009 con la quale il Presidente della CTVA ha integrato il Gruppo Istruttore con il rappresentante regionale designato dalla Regione Veneto, Ing. Giuseppe Fasiol, da cui il Gruppo Istruttore risulta formato da :

- Prof. Antonio Grimaldi (Referente),
- Avv. Filippo Bernocchi,
- Prof. Mario Manassero,
- Ing. Giuseppe Fasiol (Rappresentante Regione Veneto).

Preso Atto che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 20 marzo 2009 sui quotidiani "Il Corriere della Sera", "Il Mattino di Padova" e "Il Giornale di Vicenza";

Vista la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati :

- documentazione progettuale (progetto preliminare, studio di impatto ambientale e sintesi non tecnica) fornita dalla Regione Veneto in data 12/03/2009 con nota prot.n.138790/45.502.01, assunta dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale (DSA) con prot.n.DSA-2009-7265 in data 23/03/2009 ed in data 15/10/2009 con nota prot.n.569562/45.502.01, assunta dalla DSA con prot.n.DSA-2009-28486 in data 23/10/2009;
- documentazione progettuale integrativa presentata in data 25/02/2010 con nota prot.107944/45.502.01 acquisita con prot.n.CTVA-2010-749 del 01/03/2010;

Vista la richiesta di integrazioni formulata alla Regione Veneto dal Presidente della CTVA, ai sensi dell'art. 185, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n°163, con nota prot.n.CTVA-2009-4907 del 30/12/2009;

Vista che in data 27/01/2010 con nota prot.n.45823/45.500 acquisita con prot.n.CTVA-2010-423 del 08/02/2010 la Regione Veneto ha richiesto di consegnare le integrazioni richieste entro il 01/03/2010, richiesta accolta con nota prot.n.CTVA-2010-559 del 15/02/2010 dal Presidente della CTVA;

Preso Atto che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito delle integrazioni al progetto preliminare ed allo studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 28 febbraio 2010 sui quotidiani "Il Corriere della Sera", "Il Mattino di Padova" e "Il Giornale di Vicenza";

Vista la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente in data 25/02/2010 con nota prot.107944/45.502.01, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale con prot.n.CTVA-2010-749 del 01/03/2010;

Vista la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente in data 29/06/2010 e acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale il 05/07/2010 con prot. n. CTVA-2010-2142;

CONSIDERATO che dette integrazioni, alle quali il Proponente ha dato risposte, riguardano :

	Argomenti Integrazioni	N°	Tot.
1)	AMBITO PROGRAMMATICO – PROGETTUALE		8
1.1	Aggiornamento del Quadro Progettuale con riferimento alla Delibera della Giunta Regionale n. 3028 del 20/10/2009	1	
1.2	Interazioni del Progetto con il Piano di Assetto Idrogeologico, con le Carte del Rischio e della Pericolosità idraulica	1	
1.3	Fasi di cantierizzazione, misure e provvedimenti per il contenimento degli impatti, interrelazioni con autostrada A4	1	
1.4	Studio di traffico	1	
1.5	Scenari progettuali con riferimento ad altre infrastrutture ancora in corso di progettazione come Linea Ferroviaria AV/AC	1	
1.6	Bilancio delle terre e previsione di prelievo di materiali dalle aree godenali del fiume Bacchiglione	1	
1.7	Problematiche tecniche relative alla progettazione delle opere	1	
1.8	Problematiche tecniche relative alle demolizioni di opere esistenti e relative discariche.	1	
2)	AMBITO AMBIENTALE		8
2.1	Aggiornamento della VINCA	1	
2.2	Componente Ambientale : Atmosfera	2	
2.3	Componente Ambientale : Ambiente Idrico	3	
2.4	Componente Ambientale : Paesaggio	2	

Esaminata, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal Proponente in relazione agli effetti ambientali;

Espletata l'istruttoria di cui all'art. 184, comma 1, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria";

Visto e considerato che sono pervenute a questa amministrazione le seguenti osservazioni espresse dal pubblico;

1. Osservazioni trasmesse dalla DSA con nota prot.n.DSA-2009-29123 del 02/11/2009 acquisita con prot.n.CTVA-2009-4075 in data 03/11/2009:

N°	Osservatore	Data	Protocollo CTVA	
1	Comune di Casteinuovo del Garda (VR)	21/04/2009	DSA-2009-11093	07/05/2009
2	Comune di Altavilla Vicentina (VI)	11/05/2009	DSA-2009-12643	25/05/2009
3	Comune di Brendola (VI)	16/05/2009	DSA-2009-13026	27/05/2009
4	Sig. Antonio Pasqualotto	13/05/2009	DSA-2009-12984	27/05/2009
5	Studio Legale Bentti Ciscato Magaraggia Rodella	18/05/2009	DSA-2009-13138	28/05/2009
6	Sig. Giovanni Bergozza	12/05/2009	DSA-2009-13084	27/05/2009
7	Comune di Vigonza (PD)	11/06/2009	DSA-2009-16124	24/06/2009

8	Società Carretta S.A.S.	31/05/2009	DSA-2009-16811	02/07/2009
9	Provincia di Verona	31/07/2009	DSA-2009-21885	11/008/2009
10	Comune di Vicenza (VI)	07/09/2009	DSA-2009-24000	11/09/2009
11	Regione Veneto (n°136 Osservazioni a Reg. Veneto)	21/09/2009	DSA-2009-26378	06/10/2009
12	Provincia di Vicenza	30/09/2009	DSA-2009-26526	07/10/2009
13	Regione Veneto	29/09/2009	DSA-2009-26565	07/10/2009
14	Regione Veneto	07/10/2009	DSA-2009-27388	15/10/2009
15	Regione Veneto	30/09/2009	DSA-2009-26568	07/10/2009

2. Osservazioni trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (ex DSA) con nota prot.n.DvA-2010-4111 del 16/02/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-575 in data 16/02/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo CTVA
16	Regione Veneto	30/10/2009	DSA-2009-30855 10/11/2009
17	Associazione Ascom	16/12/2009	DSA-2009-34608 23/12/2009
18	Comune di Vicenza (VI)	16/12/2009	DSA-2009-34611 23/12/2009
19	Comune di Altavilla Vicentina (VI)	15/12/2009	DSA-2009-34743 24/12/2009
20	Sig. Stefano Tamion	17/12/2009	DVA-2010-319 15/01/2010
21	Sig.ri Ornella, Nadia, e Luca Dal Lago	15/12/2009	DVA-2010-327 15/01/2010
22	Comune di Montebello Vicentino (VI)	15/12/2009	DVA-2010-406 18/01/2010
23	Comune di Gambellara (VI)	15/12/2009	DVA-2010-413 18/01/2010
24	Comune di Brendola (VI)	17/12/2009	DVA-2010-489 18/01/2010
25	Società Bottega Veneta	n.d.	DVA-2010-3218 09/02/2010;
26	Comune di Torri di Quartesolo	31/12/2009	DVA-2010-3502 10/02/2010

3. Osservazioni trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot.n.DVA-2010-7738 del 19/03/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-981 in data 24/03/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo CTVA
27	Federazione Provinciale Coldiretti di Vicenza	16/12/2009	DVA-2010-3719 11/02/2010
28	Sig.ri Antonio, Giuseppe e Nadia Grosselle, Sig.ri Mario De Rossi e Clara Dal Pozzo	28/01/2010	DVA-2010-4069 15/02/2010
29	Comune di Grisignano Di Zocco (VI)	31/12/2009	DVA-2010-4075 15/02/2010
30	Comune di Castelnuovo del Garda (VR)	02/03/2010	DVA-2010-6935 11/03/2010

4. Osservazioni trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot.n.DVA-2010-7991 del 24/03/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-982 in data 24/03/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo CTVA
31	Comune di Gambellara (VI)	29/01/2010	DVA-2010-4497 18/02/2010
32	Comune di Grumolo delle Abbadesse (VI)	29/01/2010	DVA-2010-4481 18/02/2010
33	Confindustria Vicenza	08/02/2010	DVA-2010-5172 23/03/2010
34	Città di Montecchio Maggiore (VI)	10/02/2010	DVA-2010-5130 23/02/2010
35	Provincia di Vicenza	16/02/2010	DVA-2010-5527 24/02/2010

5. Osservazioni trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot.n.DVA-2010-10099 del 19/04/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-1165 in data 20/04/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo CTVA	
36	Studio Legale avv. Dal Cengio	24/03/2010	DVA-2010-8455	29/03/2010
37	Ditta Manifattura Tubi Gomma S.p.A.	29/03/2010	DVA-2010-8878	06/04/2010

6. Osservazioni trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot.n.DVA-2010-11307 del 03/05/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-1281 in data 03/05/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo CTVA	
38	Ditta Bottega Veneta s.r.l.	24/03/2010	DVA-2010-10561	23/04/2010;

7. Osservazioni trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot.n.DVA-2010-10773 del 27/04/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-1239 in data 27/04/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo CTVA	
39	Sig. Armando Vantin	12/04/2010	DVA-2010-10150	20/04/2010

8. Osservazioni trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot.n.DVA-2010-11820 del 07/05/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-1327 in data 10/05/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo CTVA	
40	Comune di Gambellara (VI)	26/04/2010	DVA-2010-11241	30/04/2010

9. Osservazioni trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot.n.DVA-2010-11819 del 07/05/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-1329 in data 10/05/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo CTVA	
41	Società Cormorano 91 S.r.l.	22/04/2010	DVA-2010-10718	26/04/2010
42	Sig.ri Giacomazzi Ermando, Vittorio e Albino	24/01/2010	DVA-2010-10812	27/04/2010
43	Ministero Beni e Attività Culturali, Soprintendenza Beni Archeologici del Veneto	20/04/2010	DVA-2010-10774	27/04/2010
44	Comitato Area Berica	22/04/2010	DVA-2010-10785	27/04/2010;
45	Acciaierie Valbruna s.p.a.	21/04/2010	DVA-2010-10794	27/04/2010
46	Sig. Fabio Galtineri	23/04/2010	DVA-2010-11085	28/04/2010
47	Sig.ri Lino e Riccardo Sasso	23/04/2010	DVA-2010-11086	28/04/2010;
48	Sig. Matteo Baron	23/04/2010	DVA-2010-11087	28/04/2010
49	Città di Montecchio Maggiore (VI)	22/04/2010	DVA-2010-11002	28/04/2010
50	Comune di Soave (VR)	27/04/2010	DVA-2010-11062	28/04/2010
51	Comune di Verona (VR)	24/09/2009	DVA-2010-11095	28/04/2010
52	Comune di Torri di Quartesolo (VI)	27/04/2010	DVA-2010-11138	27/04/2010
53	Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa	27/04/2010	DVA-2010-11157	29/04/2010
54	Soc. Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova	26/04/2010	DVA-2010-11208	29/04/2010
55	Provincia di Verona (VR)	28/04/2010	DVA-2010-11148	29/04/2010
56	Comune di Vicenza (VI)	28/04/2010	DVA-2010-11239	30/04/2010
57	Comune di Altavilla Vicentina (VI)	21/04/2010	DVA-2010-11245	30/04/2010
58	Residenti in Comune di Soave (VR), Via Fornace	21/04/2010	DVA-2010-11319	03/05/2010
59	Sig. Antonino Andriolo ed altri	23/04/2010	DVA-2010-11330	03/05/2010
60	Associazione Italia Nostra	28/04/2010	DVA-2010-11342	03/05/2010

61	Comune di Belfiore (VR)	27/04/2010	DVA-2010-11336	03/05/2010
62	Sig.ra Laura Zoppelletto	26/04/2010	DVA-2010-11410	03/05/2010

10. Osservazioni trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot.n.DVA-2010-13118 del 21/05/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-1503 in data 21/05/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo CTVA	
63	Comitato No Cava Betlemme	26/04/2010	DVA-2010-11466	04/05/2010
64	Sig. Francesco Perlini	27/04/2010	DVA-2010-11467	04/05/2010
65	Sig.ra Ave Arabbi	27/04/2010	DVA-2010-11470	04/05/2010
66	Sig. Alberto Peruffo	28/04/2010	DVA-2010-11474	04/05/2010
67	Società Facchin s.n.c.	27/04/2010	DVA-2010-11448	04/05/2010
68	Sig. Giancarlo Danuso	28/04/2010	DVA-2010-11532	05/05/2010
69	Società MBL R.E. SRL	n.d.	DVA-2010-11528	05/05/2010
70	AFV Acciaierie Beltrame S.p.A.	29/04/2010	DVA-2010-11556	05/05/2010
71	Provincia di Vicenza	29/04/2010	DVA-2010-11642	05/05/2010
72	Comune di Grisignano di Zocco (VI)	29/04/2010	DVA-2010-11693	06/05/2010
73	Società Commerciale Brendolan S.R.L.	29/04/2010	DVA-2010-11710	06/05/2010
74	Residenti di Barbano (Com.ne Grisignano di Zocco) (VI)	29/04/2010	DVA-2010-12132	11/05/2010;

11. Osservazioni trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot.n.DVA-2010-13585 del 26/05/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-1595 in data 27/05/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo CTVA	
75	Ministero Beni e Attività Culturali, Soprintendenza Beni Archeologici del Veneto	12/05/2010	DVA-2010-12793	20/05/2010
76	Comune di Vicenza (VI)	12/05/2010	DVA-2010-13035	20/05/2010

Osservazioni acquisite direttamente dalla Commissione:

N°	Osservatore	Data	Protocollo CTVA	
77	Comune di Padova (PD)	02/12/2009	CTVA-2009-4580	09/12/2009
78	Comune di Torri di Quartesolo (VI)	27/04/2010	CTVA-2010-1260	29/04/2010
79	Provincia di Verona	23/03/2010	CTVA-2010-1254	28/04/2010
80	Provincia di Verona	28/04/2010	CTVA-2010-1298	05/05/2010
81	Regione del Veneto (Com. di Sommacampagna)	10/05/2010	CTVA-2010-1393	14/05/2010

Preso atto delle caratteristiche generali dell'opera dichiarate dal proponente costituita dal progetto di una nuova infrastruttura autostradale, denominata *Sistema delle Tangenziali Venete tra le Province di Verona-Vicenza-Padova*, intesa a permettere il collegamento tra i territori delle Province e Comuni posti lungo la direttrice della esistente autostrada A4 nel tratto Bs-Vr-Vi-Pd. La lunghezza complessiva dell'asse principale è pari a 108 km +670, con 77 km +200 di nuova costruzione, 2 km +900 di adeguamento alla tangenziale di Peschiera, 13 km +500 di adeguamento alla tangenziale Verona 7 km +700 di adeguamento alla tangenziale di Vicenza ed infine 7 km +370 di adeguamento alla tangenziale di Padova.

Il collegamento comincia nei pressi del Comune di Peschiera del Garda (VR) dipartendosi dalla sponda in sinistra idraulica del Fiume Mincio, in aderenza all'Autostrada A4 Bs-Vr-Vi-Pd, e termina (in nuova sede) nei pressi del km 100+900 in

corrispondenza del nuovo Svincolo di Padova Ovest, proseguendo poi con l'adeguamento della Tangenziale nord di Padova sino al km 108+600 in comune di Vigonza in località Busa, all'altezza del nodo di svincolo con la SP 515, prevedendo l'adeguamento delle rampe esistenti alla normativa vigente.

L'importo complessivo necessario per realizzare il complesso di opere è pari a circa **2.645.740.000,00 €**, di cui per lavori 1.771.500.000,00 €.

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

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

1 Aspetti Programmatici :

Il progetto del *"Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete - Verona-Vicenza-Padova"* nasce dall'intento di migliorare la connettività dell'area metropolitana veneta e di avviare il processo di gerarchizzazione della sua maglia viaria; con la realizzazione delle Tangenziali Venete, infatti, si vogliono ridefinire le funzioni delle infrastrutture esistenti e di progetto, destinando i percorsi medio - lunghi al sistema autostradale e trasferendo i percorsi medio - brevi al "sistema tangenziali".

Nell'analisi del sistema metropolitano veneto sono stati valutati:

- Il fattore demografico, in forte crescita per la regione Veneto;
- La volontà di incrementare la competitività regionale, per assicurare elevati livelli di occupazione, coesione sociale e più elevati standard di vita;
- La costruzione di un modello di mobilità dell'area "metropolitana" regionale
- La gerarchizzazione dell'armatura infrastrutturale metropolitana, sia nel sistema ferroviario, sia nel sistema viario; in particolare, quest'ultimo risulta articolato nel seguente modo:
 - Sistema autostradale (internazionale e nazionale)
 - Sistema della rete primaria regionale
 - Sistema della Tangenziale VR/PD
 - Raccordo anulare di Padova e Mestre-Venezia
 - Superstrada pedemontana veneta
 - Nogara - Mare Adriatico
 - Autostrade turistiche del mare e del Lago di Garda
 - Rete regionale di secondo livello
 - Sistema aeroportuale regionale e sistema della portualità.

L'esame degli strumenti di pianificazione, a scala vasta ed a scala comunale, condotta dal Proponente nello Studio di Impatto Ambientale, ha reso possibile la verifica della previsione dell'opera all'interno dei massimi strumenti di pianificazione del territorio e del grado di coerenza esistente, con particolare riferimento al settore dei trasporti ed alla vincolistica ambientale.

Sono stati qui analizzati i seguenti piani:

- Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e lo SNIT;
- Il Piano Generale di Mobilità;
- Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria;
- Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento;
- Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto;
- Il Piano Regionale di Sviluppo;

- Il Piano Regionale di Attività di Cava;
- Il Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico, relativamente ai Bacini interessati dall'opera;
- La Pianificazione d'Area;
- La Pianificazione Provinciale;
- La Pianificazione Comunale.

È stato inoltre analizzato il Sistema dei vincoli e il Quadro delle Tutele ambientali, partendo dal quadro vincolistico nazionale fino a giungere alle indicazioni dettate dalle Norme di Attuazione dei PRG dei comuni interessati dall'opera.

1.1 Quadro della Programmazione Nazionale

1.1.1 Il Piano Generale Trasporti e della Logistica e lo SNIT

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica parte dalle direttive dettate dalla Commissione Europea relativamente ai Corridoi Paneuropei, contestualizzandole all'interno del territorio italiano; in particolare, il PGT si sofferma sulla carenza delle infrastrutture in Italia che rappresentano un freno sia per le aree più avanzate del paese che per quelle più arretrate, per le quali un efficiente sistema infrastrutturale è un mezzo senza il quale non è possibile lo sviluppo.

Il PGT individua un sistema integrato di infrastrutture e di servizi di interesse nazionale, denominato Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), il quale prevede interventi di variante autostradale, considerati prioritari, ed il completo rilancio delle intermodalità dei trasporti stessi, per diminuire il traffico delle merci su strada. Il progetto in esame si inserisce all'interno di questo insieme di interventi prioritari, in quanto mira a decongestionare le tangenziali esistenti, portando così una maggiore sicurezza all'intorno.

1.1.2 Piano Generale di Mobilità

Il Piano Generale di Mobilità pone le sue basi a partire dal recepimento del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 e individua 10 priorità nazionali, tra le quali emergono le reti di collegamento per la mobilità, la competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani.

Il Piano Generale di Mobilità fa riferimento a tre diversi scenari su scala territoriale: il primo di respiro internazionale (capacità del Sistema di attrarre flussi), il secondo su scala nazionale (connessioni strategiche per il rilancio del settore produttivo) e il terzo a carattere locale (relazione tra rete infrastrutturale e sviluppo insediativo).

Le azioni strategiche individuate dal Piano consistono nel:

- Rilancio del trasporto pubblico locale;
- Creazione della rete di collegamento regionale, con caratteristiche di intermodalità;
- Interventi di infrastrutturazione e ammodernamento tecnologico;
- Sviluppo della logistica e della distribuzione regionale delle merci.

Il Proponente, sostenendo che l'attuale rete infrastrutturale dell'area settentrionale appare sottodimensionata e non coerente con la domanda-offerta di mobilità, ritiene il Sistema delle Tangenziali Venete coerente con i principi base del PGM, riferendosi sia agli scenari territoriali sia alle azioni strategiche dello stesso.

1.1.3 Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria

Con riferimento alla programmazione del sistema viabilistico infrastrutturale e della mobilità, tra gli obiettivi strategici primari del DPEF 2008-2012 emerge il potenziamento

della rete infrastrutturale necessaria a garantire un livello di connettività efficiente su scala regionale; tra le opere individuate come necessarie al perseguimento di tale obiettivo è incluso il Sistema delle Tangenziali Venete.

1.2 La Pianificazione Regionale

1.2.1 Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Nell'analizzare il P.T.R.C. e nel verificare la congruenza del progetto in esame con la pianificazione regionale, è stato sovrapposto il tracciato di progetto con gli elaborati cartografici del Piano in esame.

Dall'analisi della Tavola *"Difesa del suolo e degli insediamenti"* si evince che il tracciato dalla progr. 8+800 alla progr. 61+900 attraversa una porzione di territorio identificata quale *"Fascia di ricarica degli acquiferi"*. In particolare, nei tratti compresi tra le progr. 8+800-38+900 e le progr. 47+000-54+400 il tracciato attraversa anche *"Aree esondate per alluvioni nel 1951-1957-1960-1966"*; lo stesso avviene per i tratti compresi tra le progr. 76+100-77+300 e le progr. 84+600-87+800.

L'inserimento del tracciato di progetto sull'elaborato n.2 del P.T.R.C. *"Ambiti naturalistico ambientali e paesaggistici di livello regionale"* è stato già descritto nel par. 1.6.1 della presente relazione, in quanto relativi ad *"Aree di tutela paesaggistica ai sensi della L. 1497/39 e L. 431/85"*, così come i contenuti dell'elaborato n. 4 *"Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico"* sono stati affrontati nel quadro delle tutele ambientali, descritte nel par. 1.6.2.

Dall'analisi della Tavola n. 3, *"Integrità del territorio agricolo"*, si evince che il tracciato attraversa le seguenti aree:

- Aree con buona integrità: progr. 0+000-18+000; progr. 53+500-61+000;
- Aree con eterogenea integrità: progr. 18+000-53+500; progr. 61+000-94+000;
- Aree con compromessa integrità: progr. 94+000-108+600.

Dall'analisi della Tavola n. 6, *"Sistema della viabilità primaria – Itinerari regionali ed interregionali"*, si evince che il tracciato si sviluppa all'interno di un'area definita *"Corridoio plurimodale"* e ricompresa in una fascia che il piano definisce *"Sistema della mobilità di livello interregionale: ammodernamento"*.

1.2.2 Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto

Il PRT di riferimento per il presente progetto è stato adottato dalla Regione Veneto nel 2005. La pianura veneta è luogo di congiunzione ed interscambio tra corridoi europei multimodali (Corridoio V) e corridoi nazionali con direttrice nord-sud (Tirreno-Adriatico). Obiettivo del PRT è di assicurare un corretto utilizzo del sistema infrastrutturale veneto di adduzione ai corridoi, riferendosi tanto alle arterie a grande scorrimento quanto a quelle destinate a spostamenti di breve e media percorrenza.

All'interno del Piano sono proposti un congruo numero di interventi infrastrutturali, volti all'ammodernamento della struttura viaria veneta, ritenuta inadeguata, caratterizzata da una forte saturazione e dalla conseguente diminuzione degli standard di sicurezza dell'inquinamento. Il Sistema delle Tangenziali Venete è presente nell'elenco di opere sopra menzionato; esso, proponendosi di dividere i flussi di lunga percorrenza, destinati alla rete autostradale, da quelli riferibili a percorrenze medio-brevi, rientra all'interno delle previsioni di pianificazione dei trasporti a livello regionale e persegue gli obiettivi del PRT.

1.2.3 Il Piano Regionale di Sviluppo

Il Piano Regionale di Sviluppo (PSR) fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale. Nello specifico, le condizioni del settore infra-

strutturale e dei trasporti sono considerate critiche, con particolare attenzione alla direttrice est-ovest della regione costituita dalla A4 e dalla SR 11. A questo fattore si lega, inoltre, una perdita di funzionalità dei nodi, dei porti ed interporti che si rifanno alla rete territoriale (interporto di Padova e di Verona).

1.2.4 Il Piano Regionale di Attività di Cava

La Regione Veneto ha adottato il Piano Regionale di Attività di Cava con DGR n° 3121 del 2003. Dall'inserimento del tracciato in oggetto all'interno delle tavole del PRAC si osserva che questo intercetta due ambiti di cava. In particolare, nei tratti dal km 14+000 al km 15+300 e dal km 21+100 al km 21+500, vengono intercettate due cave attive, mentre dal km 25+400 al km 25+800 l'opera in esame lambisce una cava attiva.

1.2.5 Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

Il tracciato stradale in oggetto intercetta tre Bacini:

- Bacino dell'Adige
- Bacino del Brenta Bacchiglione
- Bacino del Fissero

Sono pertanto analizzati i P.A.I. relativi ad ognuno dei suddetti bacini.

1.2.5.1 Il PAI del Bacino dell'Adige

Il Piano interessa principalmente il sottobacino Adige - Chiampo. L'area interessata dal sottobacino è intersecata da un fitto reticolo di valli fortemente incassate e caratterizzate dalla quasi totale assenza di un'idrografia superficiale attiva; il substrato roccioso è soggetto a fenomeni di Carsismo e permette il formarsi di corsi d'acqua sotterranei che impongono alle acque di infiltrazione di scendere fino all'"acquifero di base" per poi sgorgare in superficie, formando importanti sorgenti.

Sovrapponendo il tracciato dell'infrastruttura in esame alla cartografia di piano, il Proponente dichiara che:

- Non sussistono interferenze con aree significative della *Carta dei dissesti e frane*;
- Dall'analisi della *Carta Geologica*, l'opera attraversa per quasi 24 km un'area caratterizzata da "alternanza di ghiaie e sabbie con limi ed argille" e per quasi 7 km un'area caratterizzata da "limi ed argille prevalenti";
- Dall'analisi della *Carta del Rischio Idraulico*, l'opera intercetta sia aree classificate come "R2 - rischio medio" per oltre 5 km, sia aree classificate come "R1 - rischio moderato" per circa 3 km;
- Dall'analisi della *Carta della Pericolosità Idraulica*, l'opera intercetta tre aree classificate come "pericolosità elevata" per un totale di 3 km, un'area classificata come "pericolosità media" ed un'area classificata come "pericolosità moderata".

1.2.5.2 Il PAI del Bacino del Brenta - Bacchiglione

Il bacino del Brenta - Bacchiglione deriva dall'unione dei bacini idrografici di tre fiumi: il Brenta, il Bacchiglione e il Gorzone, che si scaricano a mare attraverso una foce comune.

L'assetto attuale del sistema idraulico del nodo di Padova deriva da una serie di modifiche operate dall'uomo per ottimizzare l'uso delle acque e in funzione di difesa dalle piene dei due maggiori fiumi che ne lambiscono il territorio: il Brenta e il Bacchiglione. La realizzazione di un coordinato sistema di manufatti a presidio del centro storico della città di Padova consente di affrontare anche eventi eccezionali.

Sovrapponendo il tracciato dell'infrastruttura in esame alla Carta della Pericolosità

Ibraica, il Proponente dichiara che l'opera intercetta quattro aree classificate come "P1 - pericolosità moderata" per un totale di quasi 10 km, due aree classificate come "P2 - pericolosità media" per circa 2, e un'area classificata come "Area fluviale" di circa 1,4 km.

1.2.5.3 Il PAI del Bacino del Fissero – Tartaro – Canalbianco

Il bacino interregionale Fissero – Tartaro – Canalbianco - Po di Levante si estende nel territorio delle regioni Lombardia e Veneto, sommariamente circoscritto dal corso del fiume Adige a Nord e dal fiume Po a sud e compreso tra l'area di Mantova ad ovest, e il mare adriatico a est. La rete idrografica del bacino risulta in gran parte costituita da corsi d'acqua artificiali e solo in misura minore da alvei naturali.

Il corso fluviale che interessa l'area nella quale ricade il progetto in esame è il Tione del Monte. Sovrapponendo il tracciato dell'infrastruttura in esame alla cartografia di piano, il Proponente dichiara che:

- Non vi sono interferenze con area significativa della *Carta di Pericolosità Ibraica*;
- Dall'analisi della *Carta del Rischio Ibraico* si evince che l'opera lambisce una "Area a rischio di allagamento (area allagata almeno una volta negli ultimi 20 anni)" segnalata dall'Unione Regionale Veneta Bonifiche alle progr. 4+000-4+100.

1.3 La Pianificazione d'Area

Il Piano d'Area è uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, per ambiti determinati, che consente di approfondire le questioni connesse alla più generale organizzazione della struttura insediativa con le indispensabili salvaguardie per luoghi e ambienti di pregio, finalizzate ad evitare progressive sottrazioni della risorsa naturale.

Il progetto in esame interessa due Piani d'area, quello del Quadrante Europa e quello dei Monti Berici.

1.3.1 Il Piano d'Area Quadrante Europa

I comuni ricadenti nel Piano d'Area Quadrante Europa direttamente interessati dall'opera di progetto sono sette: Verona, Caldiero, San Giovanni Lupatoto, San Martino Buonalbergo, Sommacampagna, Sona, Zevio.

Il Piano è articolato in sei sistemi, ai quali corrispondono, all'interno delle N.d.A., direttive, prescrizioni e vincoli. Il sistema maggiormente interessato dal Sistema Tangenziali Venete è il "*Sistema relazionale e delle infrastrutture della mobilità*", che individua al suo interno una serie di sottosistemi; tra essi, all'art. 6 delle N.d.A. è individuata una "strada compianare".

Dall'inserimento del tracciato in oggetto nella tavola "*Risorse del Paesaggio*" il Proponente dichiara che sono intercettati due "Ambiti di interesse paesistico-ambientale" per oltre 11 km, una "Area di Ricomposizione Paesaggistica" per una lunghezza di 6,6 km e un'area classificata come "Zona produttiva" per circa 1 km.

1.3.2 Il Piano d'Area dei Colli Berici

L'ambito dei Monti Berici è Area di Tutela Paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale, ai sensi dell'art. 34 delle N.T.A. del P.T.R.C.

Il Proponente ha verificato la compatibilità del Sistema delle Tangenziali venete con le direttive del Piano, individuando le interferenze che potrebbero essere prodotte sul territorio in cui l'opera andrà ad insediarsi. Il Proponente dichiara che:

- Dall'analisi del "*Sistema Floro – Faunistico*", l'opera attraversa in galleria un "Ambi-

to di particolare valore Vegetazionale" per una lunghezza di circa 700 m. Vengono inoltre intercettati due "Areali": l'Areale della Cannaiola Verdognola e l'Areale del Tarabussino.

- Dall'analisi della "Tavola della Fragilità", l'opera attraversa due ambiti con "Vincolo Paesaggistico" per una lunghezza di circa 1.7 km ed una "Fascia di inquinamento acustico".
- Dall'analisi della "Carta delle Valenze Storico - Ambientali", l'opera intercetta l'ambito dei Gonfi di Bacchiglione classificato come "Area di rilevante interesse paesistico - ambientale".
- Dall'analisi del "Sistema Relazionale della Cultura e dell'Ospitalità", il tracciato intercetta una Viabilità da riqualificare e una Viabilità Principale.

1.4 La Pianificazione Provinciale

I territori interessati dalle alternative di tracciato di progetto ricadono all'interno di tre province:

- La Provincia di Verona (comuni di Peschiera del Garda, Castelnuovo del Garda, Sona, Sommacampagna, S. Giovanni Lupatoto, Verona, San Martino Buonalbero, Zevio, Caldiero, Belfiore, Monteforte d'Alpone, San Bonifacio, Soave);
- La Provincia di Vicenza (comuni di Gambellara, Montebello Vicentino, Brendola, Montecchio Maggiore, Altavilla Vicentina, Arcugnano, Vicenza, Torri di Quartesolo, Grumolo delle Abbadesse, Grisignano di Zocco)
- La Provincia di Padova (comuni di Mestrino, Rubano, Villafranca Padovana, Limerana, Padova, Vigonza).

1.4.1 Il P.T.C.P. della Provincia di Verona

Nell'ambito degli obiettivi specifici, per quel che riguarda il sistema infrastrutturale provinciale, il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Verona persegue quattro obiettivi:

- L'integrazione intermodale;
- La cooperazione tra Autorità che gestiscono l'offerta di infrastrutture e di servizi della mobilità;
- Il miglioramento delle accessibilità del territorio ai servizi e alle attività economiche mediante la realizzazione di una maglia distributiva e gerarchizzata;
- La riduzione dei livelli di congestione del traffico.

Il tracciato di progetto è stato inserito sulla cartografia di progetto del Piano; in particolare, dalla sovrapposizione con la "Carta delle fragilità" si rileva che il tracciato attraversa numerose "Aree a deflusso ostacolato"; alle progr. 16+900-17+100 intercetta una "Discarica cessata" e alle progr. 22+000-22+200 intercetta un sito inquinato.

Dall'inserimento nella "Carta del sistema ambientale" si osserva che vengono interessati dall'opera numerosi "Corridoi ecologici", per uno sviluppo di circa 4,6 km; il tracciato intercetta anche un'Area di connessione naturalistica (progr. 0+200-12+100), un'isola ad alta naturalità (progr. 34+000-34+900) ed un Biotopo (km 36+300-36+400).

Dall'analisi della "Carta del Sistema Insediativo - infrastrutturale" si osserva che il tracciato corre lungo una "viabilità di livello provinciale di progetto" tra le progr. 0+000 e 52+500.

1.4.2 Il P.T.C.P. della Provincia di Vicenza

Il P.T.C.P. della Provincia di Vicenza è stato adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 78 del 20 dicembre 2006. Tale Piano individua tra i suoi obiettivi prioritari la

costituzione di un sistema di mobilità in grado di migliorare i collegamenti fra gli insediamenti, garantendo adeguate condizioni di accessibilità alle diverse aree geografiche ed il collegamento delle reti di trasporto provinciali con quelle regionali e nazionali.

Il Sistema Tangenziali proposto è individuato dal P.T.C.P. di Vicenza tra gli interventi sulla rete viaria di primo livello insieme alla realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta, alla prosecuzione a nord e a sud dell'autostrada A3 Valdastico. Il P.T.C.P. individua la necessità dell'opera come la diretta conseguenza degli elevati flussi di traffico presenti e previsti lungo l'itinerario trasversale padano.

Il tracciato di progetto è stato inserito sulla cartografia di progetto del Piano; in particolare, dalla sovrapposizione con la *"Carta delle fragilità"* si rileva che il tracciato attraversa alcune aree con *"Rischio idraulico R1"*, per circa 3 km complessivi; alle progr. 80+000-80+300 lambisce una *"Discarica - cava estinta"*.

Dall'inserimento nella *"Carta del sistema ambientale"* si osserva che il tracciato intersecca due *"Corridoi ecologici secondari"* e una *"Area ad alta naturalità"*.

Dall'inserimento nella carta del *"Sistema del paesaggio - Reti fruibili per l'utilizzo delle risorse naturalistiche storiche ed architettoniche"* si osserva che il tracciato interessa l'ambito di una *"Villa Veneta"* (progr. 75+600) e un *"Ambito di interesse paesaggistico da valorizzare"* (progr. 76+500-77+200).

1.4.3 Il P.T.C.P. della Provincia di Padova

Il P.T.C.P. della Provincia di Padova è stato approvato dal Consiglio nel corso del 2006. Il modello infrastrutturale che emerge dal Piano è quello di un sistema integrato e complementare, equilibrato per quanto riguarda il rapporto tra domanda e offerta di infrastrutture, con riguardo sia alle persone che alle merci e quindi anche alla logistica.

Dall'analisi della carta del *"Sistema Insediativo ed infrastrutturale"* emerge che il tracciato proposto risulta essere previsto all'interno del Piano stesso, il quale prevede la localizzazione di caselli di progetto per la viabilità complanare del sistema tangenziale.

Dall'inserimento nella carta del *"Sistema ambientale"* si osserva che il tracciato intersecca tre *"Corridoi ecologici principali"* (progr. 89+300-89+800; progr. 97+900-98+400; progr. 107+600-108+500).

1.5 La Pianificazione Comunale

Con riferimento alla pianificazione locale, il Proponente ha analizzato l'inserimento del tracciato di progetto nei PRG dei singoli comuni interferiti. In prima istanza, ha realizzato una mosaicatura dei piani per avere una lettura complessiva del territorio; successivamente, ha sovrapposto il tracciato alle tavole di piano dei singoli PRG.

Tutti i territori comunali interessati dal tracciato di progetto sono coperti da PRG vigenti; tutte le destinazioni d'uso, per tutti i 29 comuni interessati, sono riepilogate, per ciascun comune, nella Relazione istruttoria.

1.6 Vincoli e tutele paesaggistico - ambientali

Dall'analisi del quadro ambientale degli strumenti di pianificazione territoriale, partendo dalla scala regionale e provinciale fino a giungere all'analisi dei PGR comunali, sono stati individuati ed estrapolati gli elementi più significativi dal punto di vista naturalistico e paesaggistico, nonché i vincoli ambientali e le direttive dettate in materia di ambiente. È stata redatta quindi apposita carta tematica, denominata *"Individuazione quadro vincolistico ambientale"*.

È stata inoltre redatta un'ulteriore carta tematica, denominata *"Individuazione qua-*

dro delle tutele ambientali", nella quale sono stati riportati tutti quegli elementi significativi dal punto di vista naturalistico e paesaggistico che, sebbene non soggetti a vincolo, risultano essere di rilevante interesse e che quindi sono sottoposti o da sottoporre a tutela ambientale.

1.6.1 Quadro vincolistico Ambientale

Con riferimento al sistema vincolistico nazionale, le carte tematiche redatte a cura del Proponente mettono in evidenza i seguenti vincoli areali e puntuali:

- Aree vincolate ex-art. 136 DLgs 42/2004 (Immobili e aree di interesse pubblico);
- Vincolo paesaggistico aree boscate DLgs 42/2004;
- Siti di Interesse Comunitario (S.I.C.);
- Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.);
- Area soggetta a Vincolo forestale/Vincolo idrogeologico-forestale, R.D. 3267/23;
- Aree vincolate ai sensi della L. 1497/39 (P.T.R.C., Tav. 10);
- Aree di tutela paesaggistica vincolate, Lg. 1497/39 e Lg. 431/85 (PTRC art. 19 NdA);
- Zone archeologiche vincolate, Lg. 1089/39 e Lg. 431/85 (P.T.R.C., art. 27 NdA);
- Zone sottoposte a vincolo idrogeologico (P.T.R.C., art. 7 NdA);
- Aree di notevole interesse pubblico (P.T.C.P. Verona);
- Territorio contermini ai laghi 300 m (P.T.C.P. Verona);
- Area protetta di interesse locale (P.T.C.P. Verona);
- Verde privato (P.R.G.);
- Vincolo paesaggistico - ambientale (P.R.G.);
- Zona E2 vincolo paesaggistico, DLgs 490/99 (PRG Com. S. Martino Buonalbergo).

Le maggiori interferenze con aree vincolate partono dalla progr. 7+700 circa, nel comune di Sona, fino alla progr. 11+500; in questo tratto il tracciato di progetto intercetta prima aree di tutela paesaggistica ai sensi della L. 1497/39 e della L. 431/85, e successivamente un ambito con vincolo paesaggistico-ambientale; su entrambi i vincoli è estesa un'Area di notevole interesse pubblico, da P.T.C.P.

Nel comune di Verona il tracciato intercetta un'ampia area soggetta a tutele ambientali a partire dalla progr. 27+600 circa fino alla progr. 31+000. Questo ambito inizia in prossimità del Canale Marazza, appartenente al SIC IT3210042 - "Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine" (dalla progr. 27+600 alla progr. 28+000); è inoltre vincolata anche ai sensi della L. 1497/39, della L. 431/85, del DLgs 42/2004 e da vincoli paesaggistici individuati all'interno dei P.R.G. comunali. In questo ambito il tracciato di progetto affianca l'Autostrada, in allargamento della viabilità esistente.

Nel comune di S. Martino Buonalbergo le interferenze maggiori riguardano aree protette di interesse locale, relative al PTCP di Verona, e Zone Agricole con vincolo paesaggistico da DLgs 490/99 identificate nel PRG comunale. In quest'area il tracciato di progetto, realizzato in nuova sede, si sviluppa in adiacenza al futuro tracciato della Linea Ferroviaria AV/AC; attualmente attraversa, quindi, aree libere da altre infrastrutture.

Nei comuni di San Bonifacio e Monteforte d'Alpone, a partire dalla progr. 46+100 fino alla progr. 50+000, il tracciato intercetta Aree vincolate ai sensi della L. 1497/39, della L. 431/85 (presenza di numerosi canali), vincolate ex-art. 136 DLgs 42/2004, e di notevole interesse pubblico (P.T.C.P. Verona). In questo ambito il tracciato, sempre su nuova sede, ritorna ad affiancarsi all'Autostrada A4.

A seguire, dalla progr. 50+000 fino alla progr. 60+000, il tracciato in esame è localizzato sempre in prossimità dell'Autostrada. Esso intercetta ripetutamente aree vincolate ai sensi della L. 431/85, intersecando vari corsi d'acqua e mantenendo talvolta un percorso interno alla fascia di 150 m degli stessi, e aree soggette a vincoli paesaggistico-ambientali da P.R.G.

Superati i comuni di Brendola e di Montecchio Maggiore, dove non si verificano particolari interferenze con il quadro vincolistico ambientale, dalla progr. 65+300 alla progr. 69+800 il tracciato intercetta l'area sulla quale sono vigenti molteplici forme di tutela, l'area dei Colli Berici. In quest'area il tracciato, lontano dalle infrastrutture già esistenti su territorio veneto, si sviluppa in gran parte in galleria; i tratti allo scoperto che attraversano le aree vincolate ai sensi della L. 1497/39 e della L. 431/85 sono localizzati alle progr. 68+200-68+350 e progr. 69+400-69+800. Dalla progr. 65+800 alla progr. 69+400 il tracciato intercetta, inoltre, aree sottoposte a vincolo idrogeologico dal P.T.R.C.

Nel comune di Vicenza il tracciato attraversa aree boscate, soggette a vincolo paesaggistico ai sensi del DLgs 42/2004, della L. 1497/39 e della L. 431/85, indicativamente dalla progr. 73+000 alla progr. 76+000. In questo tratto lungo il tracciato, realizzato come allargamento in sede della viabilità esistente, si alternano rilevati e trincee a due brevi gallerie.

Tra le progr. 73+000-73+200 il tracciato intercetta anche aree sottoposte a vincolo idrogeologico dal P.T.R.C.

In prossimità del fiume Bacchiglione, alla progr. 76+500-76+600, il tracciato intercetta un'area SIC – codice IT3220040 "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe"; esiste anche un'altra interferenza con la stessa area SIC, alla progr. 79+100-79+300 in corrispondenza con l'attraversamento del torrente Tesina.

Immediatamente dopo l'attraversamento del fiume Bacchiglione il tracciato passa a circa 400 m da un'altra area SIC (IT3220005 – Ex Cave di Casale), riportata planimetricamente nelle carte tematiche ma non menzionata nella descrizione del quadro vincolistico. In questo tratto l'intervento previsto è di allargamento della viabilità esistente.

Nel comune di Grisignano di Zocco, alle progr. 85+000-86+400, il tracciato attraversa un'area vincolata ai sensi della L. 1497/39 e della L. 431/85, oltre ad un'area boscata (DLgs 42/2004) circoscritta all'altezza delle progr. 85+100-85+300. In questo tratto il tracciato è a cavallo dell'Autostrada A4 sviluppandosi su nuova sede.

Per lo sviluppo restante del tracciato non si rilevano interferenze con aree vincolate, a meno di fasce fluviali, le cui specifiche, con analisi delle singole fasce fluviali interessate e delle aree attraversate dai fiumi, nonché delle aree vincolate dal DLgs 42/2004, i SIC e i parchi fluviali intercettati, sono riportate nella Relazione Istruttoria.

Aree vincolate ex-art. 136 DLgs 42/2004

Il tracciato in esame attraversa quattro aree vincolate ai sensi dell'art. 136 del DLgs 42/2004. La prima area ricade nel comune di Sona (progr. 10+400-11+500) ed è intercettata solo marginalmente. La seconda ricade nel comune di Verona (progr. 27+900-30+800) e parte dal fiume Adige estendendosi fino al confine comunale con San Martino Buonalbergo. La terza area riguarda il comune di Monteforte d'Alpone (progr. 48+400-50+000) interessando tutto il territorio comunale attraversato dal tracciato di progetto. La quarta area ricade nel comune di Altavilla Vicentina (progr. 69+300-69+800), attraversata in gran parte in galleria.

Non sono presenti nei pressi del tracciato di progetto beni puntuali vincolati ex-art. 136 del DLgs 42/2004.

Siti di Interesse Comunitario (S.I.C.)

Il tracciato in esame attraversa tre aree SIC. Il primo SIC – IT 3210042 "Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine" - ricade nei comuni di San Giovanni Lupatoto e di Verona ed è intercettato all'altezza dell'progr. 27+600-28+000. Il secondo SIC – IT 3220040 "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe" - ricade nel comune di Vicenza ed è intercettato in due diversi punti; a sud della città di Vicenza (progr. 76+500-76+600), sul

Paolo Adorno e altri ad est, con l'attraversamento del torrente Tesina (progr. 79+100-79+300).

Il terzo SIC, non riportato nelle tabelle riassuntive della vincolistica redatte a cura del Proponente perché il tracciato si sviluppa in galleria, è quello dei "Colli Berici" (IT 3220037); l'interferenza esistente con tale area SIC si sviluppa a partire dalla progr. 65+300 fino alla progr. 68+500. Si evidenzia che tra la progr. 68+200 e la progr. 68+350 si sviluppa un breve tratto di rilevato, ad unire le due gallerie naturali.

Inoltre, il tracciato passa a circa 400 m da un'altra area SIC (IT3220005 – Ex Cave di Casale). In questo tratto l'intervento previsto è di allargamento della viabilità esistente.

Parchi fluviali

Il tracciato in esame attraversa i Parchi fluviali dell'Adige e del Tesina, rispettivamente alle progr. 27+600-27+900 e alle progr. 79+200-79+300. Nel tratto ricadente nel Parco dell'Adige gli interventi previsti sono di allargamento della sede esistente; nel Parco del Tesina, invece, il tracciato è di progetto.

1.6.2 Quadro delle tutele ambientali

Con riferimento al quadro delle tutele ambientali, le carte tematiche redatte a cura del Proponente mettono in evidenza i seguenti elementi significativi dal punto di vista naturalistico e paesaggistico:

- Dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento:
 - Linea settentrionale delle risorgive;
 - Ambiti naturalistici di livello regionale;
 - Zone umide;
 - Principali itinerari di valore storico e storico-ambientale;
 - Ambiti per l'istituzione di parchi-riserve naturali regionali;
 - Zone boscate;
 - Fascia di ricarica degli acquiferi.
- Dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale:
 - Risorgiva;
 - Golena;
 - Ambiti di pregio paesaggistico da tutelare, valorizzare e paesaggi storici
 - Paesaggi da rigenerare;
 - Grandi complessi monumentali;
 - Aree di alta naturalità già sottoposte o da sottoporre a regime di protezione 7 stepping stones;
 - Patrimonio agroforestale e agricoltura specializzata.
 - Dai Piani Regolatori Generali, si ritiene utile segnalare i seguenti elementi:
 - Zone agricole E1 - Di tutela;
 - Zone agricole E2 – Zone agricole di primaria importanza per la funzione agro-produttiva meritevoli di tutela;
 - Ambiti di tutela ambientale e paesaggistica;
 - Zone di temporanea salvaguardia (PRG comune di San Bonifacio);
 - Area di rispetto ambientale e naturale (PRG comune di Peschiera del Garda e Castelnuovo del Garda);
 - Ambito delle colline moreniche (PRG comune di Peschiera del Garda e Castelnuovo del Garda);
 - Ambito del Parco del Tione (PRG comune di Castelnuovo del Garda e Sona);
 - Ambito del Parco del Mincio (PRG comune di Peschiera del Garda);
 - Ambito naturalistico dell'Adige (PRG comune di Verona e S. Giovanni Lupatoto);
 - Ambito di riqualificazione ambientale e dell'ecosistema (PRG Comuni di Sona e Rubano);

- Depressioni fluviali (PRG comune di Vicenza).

Dal confronto del sistema vincolistico con il quadro delle tutele ambientali, si è rilevato che quest'ultimo restituisce numerose informazioni non riportate nel primo tematisma. Senza ritornare sulle aree già oggetto di vincolo, si rileva quanto segue:

- Nel comune di Castelnuovo del Garda il progetto intercetta un'ampia area di rispetto ambientale e naturale, che circonda l'ambito delle colline moreniche. Complessivamente l'attraversamento di queste due aree avviene dalla progr. 1+100 alla progr. 2+300;
- Nei comuni di Castelnuovo del Garda e di Sona il progetto intercetta l'ambito del Parco del Tione e un ambito di riqualificazione ambientale e dell'ecosistema che comprende il primo. Complessivamente l'attraversamento di queste due aree avviene dalla progr. 5+200 alla progr. 6+600;
- Nel comune di Sona sono molto diffuse ed estese le zone agricole di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva meritevoli di tutela;
- Nel comune di Vicenza, il tracciato intercetta un'ampia zona, dalla progr. 74+000 alla progr. 76+500, destinata a zona agricola, di tutela e di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva meritevoli di tutela, e di valore storico e storico-ambientale; a seguire, subito dopo il fiume Bacchiglione, fino alla progr. 77+200, il tracciato attraversa un'area di Depressione Fluviale;
- Nel comune di Torri di Quartesolo il progetto attraversa, dalla progr. 79+300 alla progr. 81+700, zone agricole di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva meritevoli di tutela, all'interno delle quali sono localizzate anche degli ambiti aziendali;
- Nel comune di Mestrino, dalla progr. 89+000 alla progr. 90+800 il tracciato attraversa, zone agricole di primaria importanza e di pregio ambientale;
- Nel comune di Padova, dalla progr. 98+000 alla progr. 101+200, il tracciato intercetta un'ampia zona destinata a zona agricola, di tutela e di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva meritevoli di tutela, e di valore storico e storico-ambientale;
- Lungo tutto il percorso del Sistema Tangenziali Venete vengono intercettate varie aree ritenute nel P.T.R.C. di valore storico e storico-ambientale; tali aree sono localizzate alle progr. 0+000-0+700; progr. 3+800-5+000; progr. 18+900-20+200; progr. 75+300-76+600; progr. 100+400-101+500; progr. 105+500-108+600. In questi ambiti il tracciato ricalca quasi sempre la viabilità preesistente e quando è fuori sede (progr. 3+800-5+000) è comunque localizzato in prossimità delle infrastrutture preesistenti in contesti fortemente antropizzati.

1.6.3 Provvedimenti di tutela del patrimonio artistico e archeologico

Dall'analisi del sistema vincolistico presentato dal Proponente nel Quadro di Riferimento Programmatico non emergono interferenze con "Zone archeologiche vincolate ai sensi della L. 1089/39 e della L. 431/85 (P.T.R.C., art. 27 N.di A.)".

Con riferimento ai vincoli monumentali, anche in questo caso non emergono particolari interferenze con le "Aree vincolate ai sensi della L. 1497/39 (P.T.R.C., Tav.10)", così come riportato nell'elaborato "Individuazione quadro vincolistico ambientale" del Quadro di Riferimento Programmatico.

Tuttavia, nel Quadro di Riferimento Ambientale sono riportate due carte tematiche, "Individuazione delle aree archeologiche" e "Individuazione dei beni storico-testimoniali", oltre alla Parte V della relazione del Quadro di Riferimento Ambientale stesso, nel quale compaiono un considerevole numero di beni vincolati.

non si rileva alcun tipo di considerazione del Proponente.

1.7 Sistema delle Aziende Agricole

L'infrastruttura di progetto interessa aziende agricole di consistenti dimensioni. Quando il tracciato scorre parallelo e/o adiacente alla viabilità esistente (A4, linea FFSS Ve-Mi, Tangenziale) la possibilità di scorporamento di un'azienda agricola può considerarsi minima se non nulla. Man mano che il tracciato di progetto si discosta dalle infrastrutture esistenti e attraversa spazi liberi l'impatto dell'opera aumenta, soprattutto nell'area compresa tra San Martino Buonalbergo e San Bonifacio.

All'inizio del tracciato, nel territorio del comune di Castelnuovo del Garda, l'opera intercetta una prima azienda agricola, la cui localizzazione è in aderenza al tracciato stesso, tra le progr. 0+750 e 1+150 circa.

Nel comune di Sona, in prossimità delle progr. 7+250-7+600 è localizzata una grossa azienda agricola, attualmente già divisa dal tracciato autostradale. In questo tratto il tracciato delle tangenziali venete è ipotizzato in trincea e risulta in affiancamento al tracciato autostradale.

Nei comuni di S. Martino Buonalbergo (progr. 34+000-34+550) e di Zevio (progr. 35+600-36+300) sono localizzate due aziende agricole ad oggi non intersecate da alcuna infrastruttura; il tracciato in oggetto in quest'area si affianca alla Linea Ferroviaria AV/AC, anch'essa di progetto, determinando il frazionamento delle aziende intercettate ed un apprezzabile consumo di suolo.

Lo stesso avviene nel comune di Belfiore, tra le progr. 39+700-40+550 e le progr. 42+250-42+600, dove sono intercettate altre due aziende agricole la cui superficie sarà fortemente penalizzata dal passaggio dell'opera in oggetto, soprattutto se si considera il sommarsi in quest'area di tre infrastrutture quali l'autostrada A4 (esistente), il Sistema delle Tangenziali Venete e la Linea Ferroviaria AV/AC (in progetto).

Infine, nel comune di Rubano (progr. 95+800-96+100) è localizzata un'ultima azienda agricola, avente estensione minore delle altre. Essa è localizzata in prossimità dell'Autostrada A4 e la sua superficie sarà dimezzata dal passaggio del tracciato in esame.

1.8 Considerazioni generali

Le analisi riportate nel Quadro di Riferimento Programmatico sono incentrate sulla indicazione di coerenza del progetto proposto con i vari strumenti di programmazione e di pianificazione e con il quadro dei vincoli territoriali ed ambientali.

Dalla lettura svolta in sede di istruttoria del Quadro di Riferimento Programmatico, fermo restando la correttezza delle indicazioni riportate nello SIA, sono emerse alcune considerazioni, riportate di seguito.

In merito allo stato di coerenza del progetto con gli strumenti di programmazione e pianificazione, non si sono evidenziate criticità riferibili alla pianificazione di settore e di area vasta.

Relativamente al Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PSAI), la cui analisi è stata anche oggetto di richiesta di integrazioni da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, si evince che quanto previsto dal progetto in analisi, seppur compatibile con la tipologia di interventi previsti dallo stesso Piano, non è previsto dall'Autorità di Bacino al fine di una mitigazione della pericolosità idraulica nel bacino del Bacchiglione. Infine, non risulta che l'Autorità di Bacino competente abbia espresso parere positivo all'intervento in oggetto.

Con riferimento alla pianificazione provinciale non sono emerse eccessive criticità, così come dalla lettura della mosaicatura dei piani comunali e dalla sovrapposizione del tracciato ai PRG comunali. Si è tuttavia notata la notevole quantità di fasce fluviali interceltate lungo tutto il tracciato e la presenza di varie Zone vincolate e tutelate sotto il profilo ambientale e paesistico. Si ritiene necessario, quindi, porre particolare attenzione nei confronti di quanto emerge dall'analisi riportata nei precedenti paragrafi, al fine di garantire la più opportuna mitigazione ed il miglior inserimento possibile dell'opera nel contesto.

Tra le aree protette, si ricorda inoltre la presenza di quattro Siti di Importanza Comunitari (SIC) e di una Zona di Protezione Speciale (ZPS); di questi, tre sono direttamente interferiti dall'opera in oggetto ed uno (sia SIC che ZPS) risulta solo lambito dallo stesso. Per i primi tre SIC è stata correttamente redatta e pubblicata la VInCA; per il quarto SIC/ZPS, non direttamente interferito, è stato redatto solo lo screening, pervenuto alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale in data 05/07/2010.

Con riferimento al Patrimonio artistico archeologico e culturale, si rilevano delle anomalie nella trattazione dell'argomento contenute nel Quadro di Riferimento Programmatico rispetto a quanto riportato nelle carte tematiche del Quadro di Riferimento Ambientale. Infatti, mentre dalle carte riportanti il quadro vincolistico e di tutela ambientale contenute nel Q.R.Programmatico non si desumono particolari criticità, altrettanto non si può dire se si fa riferimento alle carte tematiche contenute nel Q.R.Ambientale, dove il patrimonio artistico, architettonico e archeologico risulta più consistente.

2 Aspetti Progettuali

Trattasi di un'infrastruttura viaria che si sviluppa per circa 110 km partendo da Peschiera del Garda (VR) ed arrivando fino a Vigonza (PD), consistente nella realizzazione di un corridoio stradale est – ovest alternativo all'autostrada A4 tra Peschiera del Garda e Padova, avente caratteristiche funzionali simili ad una infrastruttura autostradale.

Il progetto prevede di costruire nuovi tratti stradali ad est di Verona, dalla strada statale fino a raggiungere la tangenziale esistente di Verona (Quadrante Europa) e migliorare la funzionalità della struttura esistente portandola a 3 corsie, quindi realizzare in nuova sede il tratto tra Verona est e Vicenza ovest, ammodernandone il tratto di Vicenza, e, da Vicenza est, costruire il collegamento fino alla tangenziale esistente di Padova ovest.

A partire dall'asse centrale sono previsti i sottoelencati collegamenti:

- Dir.SE: con la SS434 (transpolesana) fino a Legnago direz. "Nogara – Mare";
- Dir.NE: con la nuova Pedemontana Veneta per l'alto vicentino e il trevigiano;
- Dir.Est: GRA di Padova e asse lungo l'idrovia VE-PD direz.SS309 Romea-Venezia.

Il tracciato attraversa tre Province: Verona, Vicenza e Padova.

La lunghezza complessiva dell'asse principale è pari a 108 km + 670, con 77 km + 200 di nuova costruzione, 2 km + 900 di adeguamento alla tangenziale di Peschiera, 13 km + 500 di adeguamento alla tangenziale Verona, 7 km + 700 di adeguamento alla tangenziale di Vicenza ed infine 7 km + 370 di adeguamento alla tangenziale Padova.

La nuova infrastruttura si affianca alla ferrovia, all'autostrada, alla strada regionale per quasi tutta la lunghezza (ad eccezione di due brevi tratti), riconnette e riorganizza all'interno di un unico sistema le tangenziali delle tre città e le loro interrelazioni, con un totale di:

- N. 28 svincoli;
- N. 15 gallerie artificiali;
- N. 2 gallerie naturali (a doppio fornice, Raggio interno eq.te 6,0 m. ~ 2*4400 m);

• N. 2 sottovia o sottopassi;

• Altre opere minori

- N. 2 sottovia o sottopassi;
- Altre opere minori

2.1 Valore dell'opera

Il quadro economico-finanziario dell'opera evidenzia un costo totale dei lavori e delle somme a disposizione pari a:

LAVORI E ATTIVITA' PRELIMINARI	1.771.500.000,00
SPESE TECNICHE	56.500.000,00
SOMME A DISPOSIZIONE	402.000.000,00
COSTI ASSICURATIVI	40.140.000,00
IVA	375.600.000,00
TOTALE GENERALE	2.645.740.000,00

L'opera ha carattere di Autostrada – Ambito Extraurbano, tipo "Categoria A" del Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti 5 novembre 2001, con velocità di progetto VP 90-140 km/h, a 3+3 corsie di marcia, per i tratti in attraversamento del capoluogo di provincia Verona (tangenziale sud), e a 2+2 corsie di marcia per i tratti rimanenti.

- 1 spartitraffico centrale m 2,60,
- 4 (6) corsie di marcia m 3,75 ciascuna,
- 2 banchine di emergenza m 3,00 ciascuna,
- 2 banchine laterali m 0,70 ciascuna.

Per un larghezza complessiva pari a m 25,00 (32,50)

Per la viabilità secondaria, sempre con riferimento al D.M. 5.11.2001, sono state adottate, a seconda dei casi, le seguenti sezioni tipo:

- sezioni tipo C1 con larghezza della piattaforma m 10,50,
- sezioni tipo C2 con larghezza della piattaforma m 9,50,
- sezioni tipo F2 con larghezza della piattaforma m 8,50.

Per le rotatorie è prevista una piattaforma dell'anello giratorio di larghezza complessiva pari a 10,50 m, avente carreggiata pari a 7,50 m (2 corsie da 3,75 m) e banchine laterali da 1,5 m; sono inoltre previste, lungo l'asse principale per ciascuno dei due sensi di marcia, piazzole di sosta con interasse pari a 1 km, a norma di quanto dal D.M. 5.11.2001.

Sono presenti due gallerie a doppio fornice: Altavilla 1 ad ovest e Altavilla 2 ad est, con lunghezze, rispettivamente, di 3470 m di cui 200 m circa in artificiale e 1000 m di cui circa 80 m in artificiale. Ogni canna è costituita da una corsia di marcia da 3,75 m, da una corsia di sorpasso pari a 3,75 m, da una corsia di emergenza pari a 3 m e da una banchina avente larghezza minima di 0,7 m. Le due canne sono collegate tra loro tramite by pass pedonali ogni 300 m, by pass carrabili ogni 900 m. Sono inoltre presenti piazzole di sosta ogni 600 m e nicchie ogni 150 m.

Relativamente ai numerosi Viadotti, si può notare come la caratteristica prevalente per quelli nuovi sia quella di presentarsi piuttosto bassi sul profilo del terreno naturale, con le scelte strutturali tra due categorie principali:

- Viadotti a struttura mista acciaio-clc, (Travi in acciaio e soletta s=30 cm) (per campate con luci L=> 35,00 m e sviluppo totale superiore a m 500;
- Viadotti in c.a.p., (travi in c.a.p. e soletta gettata in opera s = 25,0 cm) In caso di campate regolari e con luci variabili dai 25 ai 31 metri.

Le fondazioni delle strutture sono costituite da pali di grande diametro Ø 1200, di

lunghezza variabile a seconda che trattasi di pile o spalle ed a seconda dei parametri geotecnici del terreno di fondazione.

Sono previste, infine, un certo numero di gallerie artificiali per sottopassare viabilità esistenti o per mitigare l'impatto della viabilità nei confronti del contesto, o per non interferire con interventi infrastrutturali già programmati, come nel caso dello svincolo dell'Aeroporto. Le tipologie costruttive sono:

1. Zone di aperta campagna: manufatto scatolare interamente realizzato in opera;
2. Prossimità di manufatti o edifici esistenti: diaframmi in c.a. e scavo in galleria;
3. Presenza di falda superficiale: diaframmi in c.a. con tappo di fondo in jet-grouting.

Lo smaltimento delle acque meteoriche lungo l'intero sviluppo del tracciato viene assicurato dalle unità di smaltimento costituite dalla rete di raccolta, con separazione delle acque provenienti dalla piattaforma stradale da quelle di ruscellamento dalle scarpate, prevedendo un sistema di raccolta costituito da cunette, caditoie, pozzetti e condotte che assicuri il drenaggio della superficie stradale e il convogliamento dell'acqua alle differenti vasche di trattamento.

2.2 Interconnessioni

Sono previste le seguenti interconnessioni con la rete autostradale esistente, in fase di costruzione od in programmazione.

- Autostrada A 4 "Milano Venezia"
- Autostrada A 31 "Valdastico"
- Autostrada A 22 "Modena Brennero"
- S.P.V. "Superstrada Pedemontana Veneta"
- R.A.P. "Raccordo Anulare di Padova"
- S.S. 434 "Transpolesana"

2.3 Descrizione del Tracciato

Il tracciato si sviluppa a partire dal Comune di Peschiera del Garda (VR) con inizio dalla sponda in sinistra idraulica del Fiume Mincio (progressiva km 0+000). Il nuovo sedime, risulta in aderenza all'Autostrada A4 Bs-Vr-Vi-Pd, prevedendo, per diminuire le interferenze col traffico esistente, il raddoppio verso nord della carreggiata (tipo C1 ai sensi del D.M. 5/11/2001) della bretella già realizzata da parte dell'ANAS, che costituisce la variante alla SS 11 nel tratto medesimo. Dalla progressiva km 3+000 il tracciato riprende in nuova sede abbandonando la tangenziale di Peschiera esistente che invece si dirige verso nord (Affi), in prolungamento della Var. alla SS 249, sino alla progressiva km 3+300 (Comune di Castelnuovo del Garda) ove è previsto uno svincolo a tre livelli (Castelnuovo Ovest).

Da questo punto in poi il tracciato prosegue verso est in nuova sede, in rilevato, mantenendosi tra la Zona Industriale di Castelnuovo a nord e la parallela autostrada A4 a sud, per poi proseguire verso est (per la maggior parte della tratta, in rilevato), in aderenza all'autostrada A4. Nella tratta è previsto il nuovo svincolo di Castelnuovo Est, comprensivo di viabilità complementare per uno sviluppo pari a circa km 2, al km 5+800 c.a.

Dalla progressiva 9+500 c.a., il tracciato risale verso nord-est allontanandosi dall'A4 e portandosi in aderenza alla linea ferroviaria esistente MI-VE, mantenendosi in rilevato e poi in galleria artificiale per superare il colle "Madonna del Monte", e successivamente la S.P. 26 "Morenica mediante la realizzazione di un sovrappasso, sino alla progressiva 12+400 dove è previsto il nuovo svincolo di Sommacampagna (tipologia "a diamante") con la realizzazione di un viadotto di sviluppo pari a 75 m.

Giunta a Verona, la nuova infrastruttura prevede l'adeguamento della tangenziale

ovest-nord di Verona, oltre alla riqualificazione delle tangenziali sud per uno sviluppo complessivo di km 13+500, mediante l'introduzione di una corsia aggiuntiva (la larghezza della carreggiata viene portata a 3+3 corsie per senso di marcia). Dopo lo svincolo esistente di via Mantovana, il tracciato si dispone su due assi planimetrici posti a nord e a sud della A4 mantenendo sempre il parallelismo con quest'ultima.

In corrispondenza del km 27+703 è previsto l'allargamento del viadotto sul Fiume Adige per uno sviluppo complessivo pari a 335 m. Superato il fiume la semicarreggiata nord si riporta a sud dell'A4 scavalcando quest'ultima mediante un nuovo viadotto (in posizione affiancata a quello esistente), e prosegue a carreggiate affiancate, completamente a sud, in aderenza all'autostrada, sul sedime delle tangenziali esistenti, prevedendone l'allargamento a 3+3 corsie fino allo svincolo di Verona Est ubicato alla progressiva km 32+500.

Superato lo Svincolo di Verona Est, il tracciato abbandona il parallelismo con l'autostrada A4, deviando verso sud-est e contemporaneamente ritorna alla sezione tipo a 2+2 corsie per senso di marcia, proseguendo in affiancamento alla prevista linea ferroviaria AV/AC (con piattaforma in rilevato, a 5,00-6,00 m da piano campagna), per consentire i diversi attraversamenti della viabilità locale e la continuità idraulica dei corsi d'acqua intercettati. Alla km 40+100 viene previsto lo Svincolo di Belfiore collocato a sud di Caldiero.

Il tracciato prosegue quindi mantenendosi sul lato nord del corridoio della linea di AV/AC ed in parallelo alla SP Nuova Porcellana, sempre con andamento altimetrico in rilevato sino alla progressiva km 45+850 ove viene ubicato il nuovo Svincolo di Soave, anch'esso a "diamante", con l'introduzione di una galleria artificiale di sviluppo pari ad 80 m.

Nella prosecuzione verso Est il tracciato si pone quindi all'interno del lembo di terreno intercluso tra autostrada a nord e corsi d'acqua a sud, intersecando prima il torrente Alpone e poi il torrente Chiampeo attraversati in viadotto, per arrivare al km 55+600 allo Svincolo di Montebello Vicentino.

In prossimità del centro abitato di Montebello Vicentino, nelle vicinanze della stazione ferroviaria, il tracciato al km 58+000 c.a. ridiscende in trincea entro "muro antifalda" per prevedere con una galleria artificiale di sviluppo pari a 360m l'attraversamento dell'area fortemente urbanizzata.

Prima dello Svincolo di Montecchio Maggiore, per risolvere l'interferenza col previsto centro intermodale CIS il progetto prevede la realizzazione di un viadotto in cls - acciaio dello sviluppo complessivo di 3.285 km. Il tracciato dovrà infatti superare oltre il CIS, l'innesto con la prevista Superstrada Pedemontana Veneta, lo svincolo "a diamante" di Montecchio Maggiore, l'esistente linea ferroviaria Milano - Venezia, la futura linea AV/AC e l'attuale svincolo autostradale che verrà riutilizzato dalla Società Autostrade BS-PD come deposito.

Per evitare invece il centro urbano di Altavilla, al km 64+735, il tracciato imbocca prima una galleria naturale di sviluppo poco inferiore ai 3500 m, la "Altavilla 1" e poi, dopo l'uscita per un breve tratto di c.a. 200 m in superficie, al km 68+355, una seconda galleria naturale di sviluppo pari a c.a. 1000 m denominata "Altavilla 2".

Il tratto da Vicenza Ovest a Vicenza Est si colloca sul sedime dell'attuale tangenziale sud di Vicenza da poco realizzata che prevede una sezione caratteristica tipo III - strade extraurbane a due corsie per senso di marcia, ai sensi delle Norme CNR78/80. L'adeguamento consiste quindi nell'allargamento della piattaforma pavimentata prevedendo la corsia di emergenza e l'aumento della larghezza dello spartitraffico. Lo sviluppo complessivo della riqualificazione prevista per la tangenziale sud di Vicenza risulta di circa km 7+700.

Proseguendo verso est, superato lo svincolo di Vicenza Est e il semisvincolo di Torri di Quartesolo Ovest (progressiva 78+900), il tracciato scavalca con un viadotto di lunghezza pari a 480 m l'autostrada A4 ed il vicino fiume Tesina per proseguire poi in aderenza per circa 1 km alla linea ferroviaria di progetto TAV.

Al km 81+000 c.a. le carreggiate si separano nuovamente con la carreggiata nord che scavalca l'A4, con un viadotto di circa 700m, così che l'infrastruttura assume una configurazione a sedi separate in complanare. Tale configurazione viene mantenuta fino al km 90+200 c.a., quando la carreggiata nord, mediante un ulteriore viadotto di lunghezza pari a 870m, riscavalca sia la A4 che il fiume Ceresone Piccolo, riportandosi a sud dell'A4 stessa.

Alla progressiva km 91+630 il tracciato, mantenendosi in rilevato a sud dell'A4, scavalca la linea FS MI-VE e la TAV con un viadotto di sviluppo pari a 640 m, e proseguendo verso est si mantiene in aderenza all'autostrada fino alla progressiva 94+400 dove presenta un flesso per consentire l'inserimento del nuovo casello autostradale di Rubano. Al km 95+050 infatti viene prevista la realizzazione dello svincolo tra il sistema Tangenziali ed il GRAP di Padova proveniente da sud.

Superato lo svincolo di Rubano, al km 96+036, in corrispondenza dell'abitato di Ponterotto, le due carreggiate del nuovo tracciato si separano nuovamente, sino alla progressiva 99+005, dove, mediante un viadotto di lunghezza pari a 320 m, avviene la riunificazione ancora a sud dell'autostrada con un flesso, necessario a evitare la stazione di servizio di Limenella lungo la A4.

In prossimità del km 100+900 viene realizzato il nuovo Svincolo di Padova Ovest, caratterizzato da una configurazione a "trombetta", mediante il prolungamento e l'adeguamento del viadotto "Altichiero" esistente, per uno sviluppo pari a 830 m. E' in questo punto, alla progressiva 101+378 che termina il tracciato del sistema Tangenziali in nuova sede, mentre l'intervento prosegue sul tracciato esistente della Tangenziale nord di Padova con gli svincoli di Padova Centro (km 103+200) e Padova Est (km 106+200).

La tangenziale Nord di Padova e la totalità della nuova infrastruttura, termina così alla progressiva 108+600 in comune di Vigonza (località Busa), prevedendo l'adeguamento delle rampe esistenti alla normativa vigente.

2.4 Alternative progettuali

In fase di elaborazione dello SIA la Regione del Veneto ha aperto un processo di concertazione decentrata con i territori attraversati dal nuovo Sistema delle Tangenziali Venete, per poter giungere ad una scelta progettuale il più possibile condivisa e concertata con i vari Enti, volta a soddisfare le diverse necessità ed a rispondere alle problematiche riscontrate.

Da questa fase di confronto sono emerse richieste da parte degli Enti Locali e sono state esposte delle soluzioni volte alla miglioria del tracciato proposto, soluzioni rispecchiate nel SIA di Gennaio 2009, di cui al parere della Commissione Regionale VIA n. 254 del 30/09/2009 di cui alla Delibera Ex D.G.R. 3028 del 20/10/2009, modificando i tracciati delle sottoelencate varianti.

2.4.1 Variante di Belfiore

La soluzione alternativa analizzata si sviluppa, rispetto al tracciato NUVV, a partire dalla progressiva km 39+100 e termina in corrispondenza della progressiva km 42+200, in accordo con le richieste del Comune di Belfiore, richieste che evidenziavano come una diversa collocazione dello svincolo, precisamente a nord della rotatoria d'incrocio tra la Nuova Porcilana e la SP tra Belfiore e Caldiero, avrebbe consentito, dopo l'esecuzione di altri interventi in programmazione, un miglior collegamento del SITAVE con Soave, Bel-

fiore e con altri comuni in destra Adige.

E' prevista quindi una variazione planimetrica del tracciato, funzionale allo spostamento dello svincolo di Belfiore che viene traslato (mantenendo la sua tipologia funzionale) dall'intersezione con via Catena (S.P. 38 "Porcilana"), alla progressiva km 40+133, all'intersezione con via Buggia alla progressiva km 41+200. La rimodulazione della geometria dell'asse principale è stata funzionale alla creazione dello spazio necessario per l'alloggiamento del nuovo nodo tra la superstrada e la linea AC/AV. Altimetricamente la soluzione di variante ha un andamento analogo a quello del tracciato NUVV.

2.4.2 Variante di Soave

La variante (da km 44+600 a km 47+700) nasce dalla necessità di risolvere le problematiche di interferenza viabilistica e idraulica presenti sull'area interessata e consistenti negli attraversamenti della linea FFSS Torino - Venezia, della S.R. 11 e del torrente Alpone, riunendo i tre attraversamenti (distanziati tra loro di poche centinaia di metri) in un'unica soluzione di scavalco mediante un viadotto di sviluppo complessivo pari a 1920 m.

Si tratta di una variazione altimetrica del tracciato NUVV che prevede un viadotto di sviluppo pari 1920 m lungo l'asse principale per sovrappassare le intersezioni con la linea ferroviaria storica Torino-Venezia, con la S.R. 11 e con il torrente Alpone, sostituendo la precedente soluzione in galleria artificiale. E' previsto anche un leggero spostamento dello svincolo di Soave.

2.4.3 Variante di Montebello Vicentino

La variante in oggetto si sviluppa, con riferimento al tracciato NUVV, a partire dalla progr. Km 51+600 e termina dopo la progr. km 8+805.93, innestandosi sul tracciato della variante denominata "Montebello - Brendola - Montecchio Maggiore"; la motivazione dell'adattamento proposto è stata quella di accogliere le osservazioni del Comune di Montebello Vicentino tendenti a modificare il tracciato dell'asse principale (NUVV e variante SIA) per ridurre le criticità evidenziate da questi tracciati relative a tortuosità causate dalle infrastrutture esistenti di RFI (linea storica Milano-Venezia) e AC/AV con relativa stazione, l'autostrada A4 e relativo casello, corsi d'acqua come il fiume Chiampo e il fiume Guà e gli insediamenti artigianali/industriali e residenziali.

Il nuovo tracciato, che si stacca da quello NUVV praticamente ai piedi della rampa di approccio al viadotto di progetto (L = 150 m) di scavalco del fiume Chiampo, si sviluppa all'interno del territorio comunale di san Bonifacio, nel tratto in cui l'asse principale si snoda a Sud dell'autostrada A4, in affiancamento a quest'ultima. Superato il fiume Chiampo, la piattaforma ridiscende a p.c. e vi rimane per circa 2 km, sino a Cà Nova (con prolungamento del manufatto esistente di scavalco dell'autostrada).

Superata Via Cà Nova il tracciato si mantiene praticamente a raso ancora per circa 400 m prima di scendere in trincea per attraversare in trincea coperta (L = 175 m) lo svincolo del casello autostradale di Montebello Vicentino. L'intervento prevede la costruzione della galleria artificiale per tratti successivi in modo tale da permettere di mantenere in esercizio il casello durante i cantieri, mediante la deviazione dei flussi di traffico su piste provvisorie di breve sviluppo.

Dopo un secondo tratto in trincea coperta avente uno sviluppo di 50m, il tracciato risale e resta a p.c. per 2.6 km con andamento pressoché adiacente all'A4 fino alla progr. Km 5+750, intercettando, a livelli sfalsati, altre due viabilità ordinarie, la strada regionale SR11 e la strada provinciale "Favorita", intersezioni risolte con trincee coperte di lunghezze definite sia dalla differenza di quota che dall'obliquità dell'intersezione.

Superata la ferrovia il tracciato sale nuovamente di quota per superare in viadotto

(L = 880 m) il Rio Acquetta e il fiume Guà. Contemporaneamente il tracciato devia planimetricamente verso Nord-Est per portarsi progressivamente in affiancamento alla linea storica ferroviaria alla prog. Km 8+535.

Il viadotto di progetto è costituito da 17 campate, ciascuna di lunghezza 50m con eccezione della sola campata di scavalco del fiume Guà che misura 80m, per non inserire pile nell'alveo esistente, con un raccordo altimetrico convesso di raggio pari a 20'000 m, pendenze longitudinali massime del 2.5% e quota massima raggiunta dal piano viabile a circa + 12m, in considerazione del fatto che il fiume Guà è pensile sul p.c.

Superato il corso d'acqua il tracciato scende progressivamente di quota e raggiunge il p.c. alla progr. Km 8+050m circa; alla progr. Km 8+200m circa, il tracciato di progetto intercetta la strada comunale Via Gambero (che verrà deviata in sovrappasso), per poi proseguire praticamente a raso sul p.c. per ancora 300m circa prima di scendere nuovamente in trincea per collegarsi (prog. Km 8+805.35) definitivamente al tracciato della variante inserita nel SIA, poco ad Ovest della galleria artificiale in prossimità di villa da Porto. Il totale della variante risulta quindi di km 4+260.42m.

2.4.4 Variante di Montecchio Maggiore

La soluzione in oggetto è stata sviluppata con l'obiettivo di accogliere l'osservazione formulata dalla Società Autostrada A4 (Brescia-Padova) che evidenzia come la variante riportata nel SIA Gennaio 2009, denominata "Variante Montebello – Brendola – Montecchio Maggiore", non sia compatibile con il progetto della "Nuova autostrada sull'A4 di Montecchio Maggiore", di prossima realizzazione, chiedendo quindi un adattamento compatibile con il nuovo casello.

La variante conseguentemente presentata si innesta ad ovest dell'attuale casello in prossimità di Villa da Porto, lungo un tratto in trincea, subito dopo la galleria artificiale che si sviluppa a cavallo del confine comunale tra Montebello Vicentino e Brendola, e si sviluppa planimetricamente in affiancamento alla linea storica ferroviaria Milano-Venezia per un primo tratto, per poi staccarsi da questa poco prima della galleria con cui la linea ferroviaria sottopassa l'A4. La soluzione proposta prevede di scavalcare, in successione, con un unico lungo viadotto L = 1605 m circa, l'autostrada A4, le rampe di svincolo, la viabilità di collegamento e la futura SPV.

Nella parte terminale del viadotto, ai piedi della rampa Est, si immettono le rampe di collegamento con la viabilità di svincolo del casello. Tali rampe consentono il collegamento sia con l'A4 (barriera di esazione), sia con la SPV, percorrendo le due rotatorie ubicate a Nord del viadotto.

Il tracciato principale prosegue poi verso est, scendendo altimetricamente (p=3,5%) fino ad imboccare la lunga galleria denominata "Altavilla 1", per poi proseguire, per 4220 m, in naturale. Il tratto di variante ha termine alla progr. Km 4+019.62, corrispondente alla progr. Km 8+868.38 della già citata variante SIA "Montebello - Brendola - Montecchio".

2.4.5 Variante di Vicenza Ovest

La variante nasce in risposta a numerose osservazioni formulate da privati, Enti pubblici e attività imprenditoriali in merito all'attraversamento del tracciato SI.TA.VE del nodo di Vicenza Ovest in comune di Vicenza e Altavilla, relative alle interferenze con le preesistenze.

La soluzione proposta, basata principalmente sulle note formulate dal Comune di Vicenza, prevede di spostare verso sud la sede autostradale, per un tratto di circa 1000 m, in prossimità del casello di Vicenza Ovest, (attualmente, dopo aver superato il fiume Retrone, l'autostrada curva verso sud con un raggio di circa 1000 m, in corrispondenza dei tratti di affiancamento delle piste di svincolo).

L'intervento prevede di incrementare sensibilmente l'entità del raggio planimetrico suddetto fino al valore di 3500 m. Ne consegue che la piattaforma autostradale trasla verso l'interno liberando, in prossimità della curva esistente, per un certo tratto, il corridoio attualmente occupato dalla A4 per il transito del sistema delle Tangenziali.

La traslazione dell'A4 comporta un'estensione complessiva dell'intervento di circa 3.5 km. Oltre alla demolizione e successivo rifacimento dello svincolo autostradale è previsto anche il rifacimento dei ponti sul Retrone. Lo svincolo, dal punto di vista planimetrico, è molto compatto e richiede la costruzione di due manufatti di scavalco dell'A4; inoltre per il collegamento del piazzale di esazione alla viabilità ordinaria, si prevede un viadotto sull'A4, a due carreggiate con due corsie per senso di marcia e un tratto di galleria artificiale per sovrappassare anche la piattaforma delle tangenziali.

I punti indicati come significativi per la variante sono le salvaguardie de:

- le attività produttive ubicate a Nord dell'A4;
- il corso del Retrone;
- la visuale paesaggistica dalla Chiesa di S. Agostino e relativo quartiere industriale/produttivo.

2.4.6 Variante di Vicenza

La variante vuol dare risposta all'osservazione formulata dal Comune di Vicenza e che fa riferimento alla prossima costruzione, a cura della Provincia di Vicenza, di un nuovo ponte sul Bacchiglione, in località Debba, che consentirà un collegamento diretto tra i piccoli insediamenti abitativi ubicati in sinistra idrografica del corso d'acqua e la SP 247 - Riviera Berica.

Attualmente la suddetta strada provinciale, confluenndo nella tangenziale sud di Vicenza in località Campedello nell'autostrada A4, tramite lo svincolo omonimo (giudicato inadeguato e fonte di code che rigurgitano su altri tratti stradali con elevati problemi di sicurezza), costituisce la via preferenziale per gli utenti del versante Est della riviera per accedere alla viabilità di grande scorrimento (tangenziale e autostrada A4).

Il Comune invece propone di realizzare una viabilità complementare che metta in comunicazione il nuovo ponte sul Bacchiglione con lo svincolo esistente di Vicenza Est, giudicato più adatto all'entità del traffico e che meglio si connette con la viabilità locale, soprattutto nella parte a nord della autostrada A4, diventando così lo sbocco naturale del traffico proveniente da sud, potenziando l'asse stradale esistente costituito da via Pelosa.

Il nuovo collegamento avrebbe il duplice vantaggio di fluidificare il traffico lungo la S.P. 247 e sgravare lo svincolo di Campedello, che potrebbe essere eventualmente demolito in futuro per migliorare la percorribilità del tratto autostradale.

2.4.7 Variante di Grisignano

La soluzione di variante è stata sviluppata con l'obiettivo di accogliere due richieste (prima avanzate da privati e poi dallo stesso Comune); la prima istanza chiede che i due tratti di trincea coperta previsti in prossimità dello svincolo autostradale di Grisignano sull'autostrada A4, siano collegati tra di loro in un unico tratto di galleria artificiale di circa 301 m, il tutto senza modifiche all'andamento altimetrico e planimetrico rispetto alla soluzione precedentemente proposta, con l'asse di progetto che si sviluppa in affiancamento lungo la carreggiata sud dell'autostrada in tutto il territorio comunale di Grisignano.

La seconda richiesta prevede la costruzione di un sottopasso della rampa con la quale via Trissino sovrappassa l'autostrada. La realizzazione del manufatto è da prevedere nell'ambito dei lavori connessi alla realizzazione dell'imbocco Ovest della galleria sopra citata, all'altezza del sovrappasso con cui attualmente via Trissino supera il nastro

autostradale.

La nuova sistemazione viaria permetterà al Comune di intervenire in futuro per adeguare la viabilità locale di quartiere, sfruttando il sottopasso per migliorare e rendere più sicuri gli innesti del quartiere su via Trissino.

2.4.8 Variante di Vigonza

Anche questa variante nasce dalla richiesta formulata dal Comune di Vigonza di migliorare e rendere più sicuro il nodo terminale est del Sistema delle Tangenziali venete a Busa di Vigonza, frazione del Comune di Vigonza, nel punto in cui l'arteria stradale di progetto si raccorda con la strada regionale 515, di collegamento tra le città di Padova e Treviso.

La proposta tende a migliorare l'attuale svincolo terminale esistente di Busa di Vigonza proponendo l'inserimento di un'ampia rotatoria (44 m di raggio minimo, a tre corsie) nel punto in cui la Tangenziale confluisce sulla SR 515, nell'area interclusa tra via del Commercio, via dell'Agricoltura, via Garibaldi e via Arrigoni.

Fermo restando che la funzionalità del nodo esistente non viene modificata poiché SI.TA.VE. non porta incrementi significativi di traffico sul nodo, il ridisegno del nodo si propone l'obiettivo di rallentare i flussi di traffico che si innestano sulla strada regionale 515. Tale soluzione risulta sicuramente più efficace ed economicamente meno onerosa rispetto a quella proposta dal Comune di svincolo a livelli sfalsati.

2.5 Analisi trasportistica

2.5.1 Studi di Traffico

Nell'area di studio insistono tre autostrade principali: la A4 Brescia-Padova, la A22 del Brennero e la A31 Valdastico Nord. Nelle serie storiche disponibili e fornite nel SIA si evidenzia come dal 1995 al 2006 il traffico sulle suddette infrastrutture sia in costante crescita con un incremento medio di poco più del 3% sull'A4 e di quasi il 4% sull'Auto-brennero e sulla Valdastico, ma anche come esse presentino una leggermente flessione della crescita a far capo dal 1999. In considerazione di ciò per l'analisi delle crescite future, si è deciso di considerare solo i dati dell'ultimo decennio a partire dal 1999.

Per simulare gli effetti che il nuovo sistema viario avrà sulla circolazione, è stato quindi implementato un modello di simulazione del traffico privato mediante un software specialistico (il VISUM, sviluppato dalla società tedesca Ptv AG Karlsruhe) che incorpora un modello di domanda, un modello di rete e un modello di assegnazione, simulando tre scenari infrastrutturali per gli orizzonti temporali riferiti agli anni 2015, 2025 e 2035, con i seguenti interventi infrastrutturali a livello autostradale e locale :

Rete Autostradale	
Pedemontana Veneta	Ti.Bre fino a Nogarole Rocca
Passante di Mestre	Nogara - Mare
GRAP Padova	Romea commerciale - Ravenna Mestre
Valdastico Sud	Tangenziali lombarde
Autostrada Cremona - Mantova	

La tempistica di realizzazione della tratta della Valdastico Nord fa che la stessa sia considerata in esercizio dopo il 2025.

Per stimare quanto incide l'ora di punta sul traffico giornaliero, sono stati esaminati i dati dei conteggi sulle 24 ore, disponibili per le autostrade presenti nell'area di studio, adottando, rispettivamente per i veicoli leggeri e pesanti, valori dell'ordine di 8,5% e 7,9%. Dato, inoltre, che tutti i dati di traffico sulla A4 si riferiscono al giorno medio annuale, i co-

efficienti di annualizzazione utilizzati per ottenere i valori di traffico annuali a partire da quelli giornalieri sono di 365 giorni sia per i leggeri che per i pesanti. Lo studio ha previsto l'inserimento dell'ipotesi di esenzione temporanea dal pagamento per i residenti, cioè per i veicoli che hanno origine in uno dei comuni attraversati dal sistema delle Tangenziali Venete e che la percorrono per non più di due tratte consecutive, nei primi 10 anni di esercizio dell'infrastruttura.

Per stimare i tassi di crescita del traffico negli anni futuri sono stati sviluppati due modelli di crescita, uno per i mezzi leggeri e uno per quelli pesanti, mettendo in relazione dati di traffico storici con fattori demografici (crescita della popolazione) ed economici (PIL, tasso di motorizzazione). Attestandosi su valori più alti della media italiana, il tasso di motorizzazione della Regione Veneto (0,58 auto per abitante rispetto a 0,61 della media italiana) nell'ultimo decennio ha subito un aumento limitato a circa lo 0,9% annuo.

Per ciò che concerne la popolazione, si è stimato anche un progressivo aumento della popolazione fino al 2021 con un incremento medio annuo di circa lo 0,9%, ottenendo uno scenario del tipo :

Anni	Leggeri	Pesanti
2006-2015	1,70%	3,50%
2016-2025	1,30%	2,70%
2026-2035	0,80%	2,00%
2036-2045	0,50%	1,80%

Dall'analisi risulta che la tipologia di traffico che utilizza la nuova infrastruttura stradale avrà caratteristiche prevalentemente locali, con una prevalenza di veicoli leggeri, di cui circa il 51% sarà costituito da spostamenti definiti "locali" o "residenti", con percorsi prevalentemente medio corti.

SITAVE	anno	Lungh. (km)	Leggeri	Pesanti	Totale
VTGM	2015	108,8	42.200	9.300	51.500
VTGM	2025	108,8	42.500	13.800	56.300
VTGM	2035	108,8	44.400	16.600	61.000

Dall'analisi effettuata si conferma quindi lo scenario in cui le nuove Tangenziali Venete assorbono parte del traffico transitante sulla rete autostradale ed extraurbana, con un aumento per le tratte esistenti delle Tangenziali Venete, la cui velocità media diminuisce complessivamente del 23% nel 2015.

2.6 Analisi costi benefici

Lo scenario progettuale relativo all'Analisi Costi Benefici del sistema delle Tangenziali Venete prevede una serie di interventi infrastrutturali per un ammontare complessivo di 2230 MI di € correnti, ed un Piano Finanziario (PF) in cui si prevede che l'infrastruttura possa entrare in esercizio nel 2015 (nello studio si evidenzia come un eventuale leggero anticipo o ritardo dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura non modificherebbe i risultati ottenibili).

Lo scenario temporale prevede, quindi, come sia di 6 anni, a partire dal 2009, il tempo necessario per la realizzazione delle opere infrastrutturali, mentre per l'orizzonte temporale di riferimento per l'esercizio (usualmente di 25-30 anni), è stato assunto pari a 25 anni e non ad una presumibile vita tecnica dell'opera che può risultare anche superiore. Da notare, comunque, che gli indicatori di convenienza sono poco influenzabili dai costi e dai benefici che si ottengono oltre i venti anni di esercizio.

L'Analisi Costi-Benefici ha evidenziato la convenienza economica dell'intervento.

Dai dati mostrati, la redditività economica del progetto si evidenzia dopo 18 anni dalla data di realizzazione dell'opera, anche se nel 2025 si nota una riduzione generalizzata dei benefici dovuta agli effetti sulla distribuzione della domanda causati dall'estensione del sistema del pedaggio a tutta l'utenza (residenti e non residenti).

Il VANE, comunque resta ampiamente positivo ed il TIRE è del 7,95%. I benefici attesi sono circa una volta e mezza i costi attesi.

Tasso =	5,5%
TIRE	7,95%
V.A.N.E.	€ 553.056.241
B att/C att	1,37

2.6.1 Analisi di Sensitività

L'analisi di sensitività, eseguita per testare l'influenza delle variabili e dei parametri "critici" del modello, cioè di quei parametri le cui variazioni, in più o in meno, rispetto al valore utilizzato come migliore stima nel caso base, influenzano maggiormente il TIRE ed il VANE, ha riguardato due variabili chiave quali sono i costi di investimento e le previsioni di traffico, ipotizzando:

- Un aumento dei costi di investimento del 20% (riduzione del TIRE al 6,65%);
- Una riduzione del 20% dei benefici diretti (strettamente legati ad una variazione del traffico), che ridurrebbe a 7,33% il TIRE.

Come ulteriore analisi, al fine di definire i limiti di crescita dei costi e di riduzione dei benefici entro i quali il progetto ha ancora una validità economica, si sono calcolate le percentuali di variazione dei costi e dei benefici, riportati della tabella di seguito:

Variabili	equilibrio			
Costi di investimento	43%	0,0%	0,0%	0,0%
Costi di gestione	0,0%	239%	0,0%	0,0%
Benefici diretti	0,0%	0,0%	-26%	0,0%
Benefici indiretti	0,0%	0,0%	0,0%	1.144%
VAN	0	0	0	0
TIR	5,5%	5,5%	5,5%	5,5%

I valori della diagonale rappresentano gli scostamenti, in percentuale, delle singole voci di costo o beneficio, rispetto ai valori calcolati nel presente studio, affinché il progetto sia ancora sostenibile (VAN=0). Si osserva che con un incremento dei soli costi di realizzazione del 43% o una riduzione dei soli benefici diretti del 26% il VANE dell'intervento infrastrutturale risulterebbe pari a zero, e quindi al valore di equilibrio.

2.7 Attività in fase di cantiere

Il Progetto prevede la realizzazione di 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 materiale, 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 che non hanno strutture ed impianti fissi, ma avranno funzione di deposito materiali e mezzi operativi.

Per quanto riguarda la cantierizzazione, il progetto preliminare prevede una suddi-

visione di massima dei lavori in 5 lotti determinati in funzione dell'ambiente attraversato, dell'andamento del tracciato e delle principali interferenze con la viabilità stradale ed autostradale esistente, nonché in relazione alla tipologia delle lavorazioni previste.

Al fine di ridurre l'impatto del cantiere con la viabilità esistente si è ipotizzata una prima fase transitoria di cantierizzazione in cui saranno allestiti, contemporaneamente per ciascun ambito operativo, i cantieri base, i cantieri operativi, le aree tecniche relative alle opere prioritarie (gallerie naturali, gallerie artificiali e viadotti) e la viabilità ad essi connessa. Ad essa seguirà una seconda fase transitoria di cantierizzazione durante la quale si completerà la realizzazione dei cantieri operativi, delle aree tecniche e sarà ultimata la viabilità di cantiere realizzando dunque un sistema chiuso. Da tale periodo in poi si avvierà l'esecuzione delle opere di minore criticità ed il cantiere procederà a regime fino alla sua conclusione.

2.8 Durata dei lavori

Per la realizzazione del Sistema Tangenziali del Veneto, il progetto prevede una durata complessiva dei lavori pari a 60 mesi (5 anni), con le seguenti premesse:

- calendario solare per tutte le attività;
- turni di lavoro distribuiti su 21 giorni lavorativi/mese;

e le seguenti fasi operative:

- realizzazione prioritaria delle controstrade in affiancamento al futuro corpo stradale o lungo il sedime di quelli previsti in adeguamento;
- risoluzione delle interferenze delle controstrade con la viabilità ordinaria;
- realizzazione delle opere d'arte principali, del corpo stradale in rilevato o in trincea, delle opere di svincolo e della relativa viabilità di accesso;
- rimozione dei cantieri e ripristino delle aree temporaneamente occupate.

2.9 Materiali e risorse necessarie

Il bilancio dei movimenti di materia necessari per la realizzazione delle Tangenziali del Veneto, è stato sviluppato dal Proponente sulla base dei computi metrici allegati al Progetto Preliminare, distinguendo le diverse tipologie di materiale proveniente dalle operazioni di scavo e demolizione, necessari per la realizzazione dei rilevati stradali e la costruzione delle opere d'arte al fine di programmare il loro possibile utilizzo.

Nel S.I.A. si è inoltre tenuto conto della variabile tempo al fine di ottimizzare la programmazione delle lavorazioni anticipando così le opere che prevedono scavi e quindi creazione di materiale e posticipando quelle che invece prevedono rinterri e quindi utilizzo di materiale, il bilancio materiali esposto è riassumibile (distinto per i 5 lotti di cantiere previsti) in:

Tipo di Inerti	Quantità	Lotto 1	Lotto 2	Lotto 3	Lotto 4	Lotto 5	Totale
		0 - 30	30 - 50	50 - 65	65 - 86	86 - 110	
Inerti disponibile	m ³	2.646.225	1.223.191	1.234.655	2.186.381	544.863	7.835.314
Inerti necessari	m ³	- 4.306.018	- 4.275.683	- 3.232.439	- 2.510.914	- 3.159.614	-17.484.669
Sbilancio inerti	m ³	- 1.659.793	- 3.052.492	- 1.997.785	- 324.534	- 2.614.751	- 9.649.355
Inerti da reperire in cava	m ³	1.659.793	3.052.492	1.997.785	324.534	2.614.751	9.649.355

Il S.I.A., quindi, per il reperimento dei volumi necessari prevede di ricorrere, con riferimento alle indicazioni contenute nel P.R.A.C. (Piano Regionale Attività di Cava) ancorché adottato e non ancora approvato, al sistema di cave presenti lungo il tracciato delle Tangenziali che garantiscono la disponibilità di materiale di cava necessario. In particolare vengono allegate al S.I.A. una serie di planimetrie con l'individuazione degli ambiti estrattivi e dei relativi assi di adduzione ai cantieri.

2.10 Misure di Mitigazione e Monitoraggi

2.10.1 Impatto Acustico in fase di Realizzazione e Interventi Mitigativi

In relazione ai Cantieri sono state distinte 3 tipologie di aree di cantierizzazione:

1. *Area logistica* (campo base): con funzione di coordinamento e controllo, direzione lavori, ristoro e ricovero maestranze;
2. *Area operativa*: con funzione di aree di deposito materiali, frantumazione degli inerti e confezionamento del calcestruzzo;
3. *Aree tecniche*: 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.

I cantieri sono stati identificati con un codice alfanumerico in cui la lettera indica la tipologia del cantiere ("B" per campo base, "O" per area operativa, "AT" per area tecnica), seguito da 2 numeri, il primo numero per l'ambito/lotto operativo di appartenenza (1-2-3-4-5), e il secondo con la numerazione progressiva del cantiere.

Le attività che possono avere impatto acustico sono:

- 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.

Gli interventi di mitigazione previsti, a valle delle simulazioni calcolate, a protezione degli stessi, sono distinti in:

- **PRELIMINARI**
Interventi di dislocazione, organizzazione e pianificazione del cantiere che contribuiscano a tenere minimi i livelli di emissione di rumore.
- **ATTIVI**
Le procedure operative che comportano una riduzione delle emissioni rispetto ai valori standard che si avrebbero in condizioni "normali".
- **PASSIVI**
Interventi volti a limitare la propagazione del rumore nell'ambiente esterno con lo scopo di ridurre l'immissione sui ricettori sensibili.

I primi costituiti dai termini di comportamento da tenersi dall'impresa esecutrice, in accordo con il Direttore dei Lavori, nella scelta delle macchine di cantiere e della dislocazione dei vari apprestamenti di cantiere.

I secondi costituiti dalle prescrizioni e norme sui comportamenti operativi (carico e velocità max dei mezzi di trasporto, obbligo di mancato cumulo di lavorazioni particolarmente rumorose, obbligo di manutenzione e sorveglianza sulle macchine operative, ecc....).

Per gli interventi di mitigazione passiva l'utilizzo di sistemi di protezione, con funzioni di barriera antirumore provvisoria sia sulla recinzione del cantiere che a protezione dei singoli macchinari di maggiore impatto acustico, o, in alternativa, la realizzazione di dune antirumore.

2.10.2 Raccolta, Smaltimento e Trattamento dei Reflui

Sono state previste le seguenti opere accessorie agli impatti della fase di costruzione, in relazione alle acque utilizzate nei vari cantieri, sia per l'approvvigionamento, sia soprattutto per lo smaltimento dei reflui. Si distinguono:

- Acque reflue domestiche: raccolta con rete fognaria di acque nere.
- Acque reflue industriali: raccolta con rete fognaria di acque nere industriali.
- Acque meteoriche di dilavamento: raccolta a mezzo di cunette e fossi di guardia perimetrali all'area di cantiere e recapito con fognatura alle vasche di decantazione.

I sistemi di trattamento adottabili sono definiti nelle seguenti tipologie di impianto:

- Vasche di decantazione per acque reflue industriali;
- Impianti di depurazione per acque reflue domestiche;
- Serbatoi di raccolta idrocarburi, oli e bitumi:
I quantitativi prodotti sia per sversamento, sia per lavaggio di officine ed aree di lavoro saranno raccolti in serbatoi a tenuta da cui verranno saltuariamente prelevati con autobotti ed inviati ad un centro specializzato di trattamento;
- Sistemi di raccolta delle acque reflue prodotte in fase di esecuzione opere d'arte:
I reflui prodotti verranno immagazzinati provvisoriamente in opportune fosse impermeabilizzate con teli di polietilene di spessore adeguato, e successivamente prelevati da autobotti e condotti in cantiere per essere depurati nelle vasche di decantazione.

2.10.3 Piano di Monitoraggio

È stato presentato nel Progetto una indicazione per il Piano di Monitoraggio Ambientale che illustra le linee fondamentali che si seguiranno per la redazione del Progetto definitivo di Monitoraggio (secondo le "Linee guida per il progetto Monitoraggio Ambientale (PMA)" rev 1 del 4 settembre 2003, della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale, integrato dalle prescrizioni di ARPA Veneto, sulle seguenti componenti a completarsi nel corso della redazione del PMA):

Componenti

- Ambiente Idrico: Acque Sotterranee
- Ambiente Idrico: Acque Superficiali
- Suolo e Sottosuolo
- Agronomia
- Vegetazione e Flora
- Fauna Acquatica e terrestre
- Paesaggio
- Rumore
- Vibrazioni
- Atmosfera
- Radiazioni Ionizzanti e Non Ionizzanti

2.10.4 Dismissione Finale degli Impianti o delle Opere

Le aree di cantiere, preventivamente posizionate in aree di scarso valore ambientale o sede di future opere definitive asservite all'infrastruttura stessa (aree di servizio, parcheggi, ecc.) o residuali (aree comprese all'interno di svincoli) avranno una fase di preparazione prevedente, secondo la seguente fasizzazione:

- Rilievo del sito ante-operam si da rendere possibile il ripristino post-operam;
- Scotico del terreno vegetale, con accatastamento o sui bordi dell'area per creare una barriera visiva e/o antirumore o stoccaggio in siti idonei a ciò destinati;

- Formazione di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico;
- Delimitazione dell'area con idonea recinzione e cancelli di ingresso rimovibili;
- Perforazione eventuale di pozzi per l'approvvigionamento dell'acqua industriale;
- Costruzione di basamenti di impianti e fabbricati di tipo puntuale per semplificare la fase di demolizione;
- Montaggio dei capannoni prefabbricati e degli impianti.

Seguirà, a termine lavorazioni, una fase di dismissione in cui i fabbricati e le installazioni saranno rimosse e si procederà al ripristino dei siti, salvo che per le parti che resteranno a servizio della linea, in accordo con gli aventi diritto e con gli enti interessati; in assenza di richieste specifiche si provvederà al ripristino allo stato ante operam, con le operazioni seguenti:

- Dismissione degli allacciamenti ovvero interruzione delle erogazioni e degli scarichi relativi alle reti infrastrutturali a suo tempo coinvolte per l'installazione del cantiere;
- Smantellamento delle infrastrutture di cantiere;
- Carico e trasporto a discarica di rifiuti inorganici dovuti alle lavorazioni di cantiere;
- Rimozione dello strato di terreno compattato durante la permanenza del cantiere;
- Trattamento dello strato di terreno compattato tramite aratura;
- Ricollocazione del terreno vegetale accantonato precedentemente in cantiere e rimodellamento del paesaggio con gli opportuni raccordi alla morfologia della zona;
- Restituzione dell'area così bonificata alla sua vocazione ante operam (coltivi ecc.);
- Recupero ambientale della viabilità di cantiere.

3 Aspetti ambientali: effetti diretti ed indiretti del progetto.

3.1 Componente "Atmosfera"

L'analisi della qualità dell'aria *ante – operam* è stata effettuata sulla base della relazione regionale ARPAV del 2008, riferita ai dati del 2007 relativi a 18 stazioni di monitoraggio interne al dominio di indagine, con l'esclusione della zona ad ovest di Verona e la zona tra Vicenza e Padova. I risultati fanno emergere superamenti dei limiti imposti per gli ossidi di azoto (limitatamente ai limiti annuali), per l'ozono (tutte le stazioni esaminate presentano superamenti, sia con riferimento alla protezione della salute umana che alla protezione degli ecosistemi), e per il particolato ove l'analisi dei valori di concentrazione evidenzia criticità, per il PM10 e per il PM2,5, sia per il valore limite giornaliero che annuale, per la protezione della salute umana e sia per le stazioni di background che di traffico ed industriali. Solo il limite relativo al benzene risulta rispettato. Nel complesso la situazione della qualità dell'aria risulta critica già nella fase ante – operam.

L'esame della componente è stata anche correlata al quadro relativo alla salute pubblica valutata su un campione di popolazione esposta residente in una fascia di 1 km dall'asse stradale (per NOx) e di 150 metri (per il PM10). Gli inquinati considerati sono PM10 e NOx. Gli esiti sono la mortalità per tutte le cause (esclusi traumi e avvelenamenti) e le ospedalizzazioni per malattie respiratorie. Il tasso di mortalità utilizzato è del 2006, il tasso di ospedalizzazione del 2007. Le concentrazioni di PM10 e NOx e la loro estensione geografica sono state stimate con l'utilizzato di un modello. La situazione non viene definita critica.

Le elaborazioni modellistiche riguardanti il campo meteorologico sono state effettuate mediante un modello meteorologico diagnostico a partire da un database meteorologico tridimensionale a scala nazionale (progetto MINNI, dati relativi al 2005); lo studio del contributo dell'opera è stato effettuato (mediante FARM) su un dominio a risoluzione 1 km sia in modalità non reattiva (considerando l'inquinamento atmosferico primario, mediante un modello euleriano non reattivo a griglia) sia in modalità reattiva (considerando

anche gli inquinanti secondari, mediante un modello euleriano fotochimico a griglia); l'analisi dell'impatto di un tunnel è stato elaborata (SPRAY) su un dominio a risoluzione 100 m mediante un modello lagrangiano a particelle.

L'emissione da traffico viene calcolata separatamente dalle altre sorgenti, delineando due scenari al 2015: uno scenario programmatico che contempla la realizzazione di tutte le infrastrutture stradali regionali previste, ad eccezione della tangenziale, ed uno scenario progettuale, che tra le altre, include anche la tangenziale. In questo modo viene valutato l'impatto specifico dell'opera in oggetto.

Come riferimento per la valutazione delle emissioni nell'area in oggetto viene preso l'inventario Apat 2000, utilizzando il dettaglio dell'attività per la disaggregazione spaziale, temporale e per la speciazione degli inquinanti; riguardo al traffico si assume l'anno 2000 per le sorgenti diffuse come base per la proiezione al 2015 ai fini della simulazione di dispersione. La stima delle emissioni da sorgenti lineari, stimate sulla base (metodologia Copert 4), è stata poi integrata con la stima delle emissioni da sorgenti diffuse, come da inventario Apat.

Per entrambi i modelli delineati per il 2015, programmatico e progettuale, vengono utilizzati due modelli: reattivo ed inerte. Il primo considera anche le reazioni chimiche fra i diversi inquinanti e quindi anche gli inquinanti secondari e oltre alle emissioni da traffico, considera anche le emissioni provenienti dagli altri settori desunti dall'inventario Apat 2000; il secondo non tiene conto delle reazioni chimiche e contempla solo le emissioni della rete stradale.

Anche se le simulazioni condotte presentano un'incoerenza nel confronto che considera sorgenti emissive tratte dall'inventario APAT, riferite all'anno 2000, e le sorgenti emissive proiettate al 2015, il modello inerte (cioè senza le reazioni chimiche atmosferiche e sorgenti diverse dal traffico) ha permesso di confrontare le mappe di concentrazione per NOx, PM10, CO, C6H6 per i due scenari al 2015.

Vengono evidenziati nello scenario programmatico superamenti per gli ossidi di azoto, sia per il limite orario che annuale. Dal confronto con lo scenario progettuale si evincono considerazioni analoghe a quelle valide per il modello reattivo, ossia il riscontro di variazioni maggiori nei tratti in cui la tangenziale si discosta dall'A4 e nei tratti in cui dà luogo a nuove dinamiche di spostamento.

Nell'ambito dello scenario progettuale e del modello non reattivo, vengono presentate mappe di approfondimento (non derivanti da un'analisi aggiuntiva ma derivanti dalla stessa con riferimento alla scala a risoluzione 1 km) che illustrano i superamenti per gli ossidi di azoto per le zone di Verona sud, Soave-San Bonifacio, Vicenza sud e Padova nord.

3.1.1 Fase di cantiere

La fase di cantiere viene analizzata con riferimento alla metodologia Road Construction Emission Model e agli inquinanti NOx e PM10 (stimando sia le emissioni esaupte che quelle da risollevarimento delle polveri). I lavori di cantiere (suddiviso in cinque lotti) si suppone avranno una durata di cinque anni. Si considera che l'area occupata dal cantiere sia una fascia di larghezza 50 m centrata sull'asse stradale.

Nella tratta Vicenza-Montecchio Maggiore è prevista inoltre la costruzione di due gallerie per le quali le criticità maggiore si riscontrano in corrispondenza degli imbocchi del tunnel.

In definitiva l'analisi riportata conclude che la fase *post - operam* non comporterà ulteriori criticità rilevanti rispetto a quelle già rilevate nella fase *ante - operam*, in quanto la nuova opera indurrà un aumento delle concentrazioni sull'asse del tracciato, vicino all'asse dell'A4 con prevedibili effetti redistributivi e compensativi dei flussi di traffico nei

tratti di maggiore distacco del sistema delle tangenziali dall'autostrada, a favore di quest'ultima, che non modificheranno sostanzialmente la criticità della situazione globale. L'impatto stimato per la fase di cantiere, pur comportando la possibilità di superamenti del limite sulle medie orarie di biossido di azoto, non fa registrare particolari criticità, così come gli impatti relativi alla fase di realizzazione dei tunnel risulti critico, per la qualità dell'aria, solo in prossimità degli imbocchi.

Appare comunque necessario procedere, di intesa con Regione e altri Soggetti interessati, ad una fase di approfondimento della valutazione della qualità dell'aria sul territorio dei comuni già classificati come zone di risanamento dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, adottando tutte le misure per evitare il superamento dei valori previsti dalla normativa vigente. L'occasione della instaurazione del Piano di Monitoraggio di progetto, può permettere il controllo periodico delle grandezze in gioco e le azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni del PRTSA e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa, con riferimento a tutti gli inquinanti significativamente associati alle emissioni da traffico veicolare.

3.2 Componente "Ambiente idrico"

Per quanto concerne le acque superficiali, nel settore interessato dal progetto (109 km attraverso le province di Padova, Vicenza e Verona) si individuano tre fiumi principali: Adige, Bacchiglione e Retrone. A questi si aggiungono alcuni corsi d'acqua minori quali il fiume Tesina, il Caresone Piccolo, il Brentella e il Guà, nonché una serie di torrenti quali il Fibbio, il d'Illasi, il Tramigna (l'unico attraversato in galleria), l'Alpone e il Chiampo.

In molte occasioni, nei tratti in cui il progetto prevede che il nuovo tracciato sia in aderenza all'autostrada, i manufatti di continuità idraulica saranno adeguati mediante l'allungamento della "canna" in continuità all'esistente, mentre i manufatti di scavalco saranno ripristinati ex novo in affiancamento agli esistenti, di cui si prevede la demolizione.

Nel QrA del SIA è contenuta una tabella che riporta i valori attesi per le portate critiche dei corsi d'acqua intersecati dal tracciato in progetto. Nei casi in cui i dati non erano disponibili, essi sono stati calcolati con riferimento al metodo del Giandotti per differenti tempi di ritorno (5,10,20,50,100 anni). La rete idrografica, principale e minore, è descritta riportando i dati relativi a: superficie del bacino idrografico, lunghezza dell'asta, contributi degli affluenti, valori delle portate al colmo per diversi tempi di ritorno, opere di regolazione idraulica, franchi idraulici, le criticità. L'analisi della pericolosità idraulica del territorio attraversato dall'infrastruttura, e delle conseguenti condizioni di rischio idraulico, è stata condotta sulla base della documentazione fornita dalle amministrazioni competenti: PAI delle Autorità di bacino, Carte degli allagamenti storici dei consorzi di bonifica, carte degli allagamenti dell'Unione Veneta Bonifiche.

Le situazioni a rischio segnalate riguardano il sistema Chiampo-Alpone, individuate dall'Autorità di bacino dell'Adige (dove sono tuttavia previsti una serie di interventi sul torrente Chiampo, quali la realizzazione di cassa di espansione laterale, la depensilizzazione e il risezionamento), e, soprattutto, le aree del bacino dell'Agno-Guà-Gorzone e del Bacchiglione. Nel bacino del Bacchiglione, sul fiume Retrone, sono tuttavia in programma interventi di sistemazione idraulica per la messa in sicurezza dell'area metropolitana di Vicenza che dovrebbero anche ridurre il rischio di esondazioni nel tratto interessato dall'attraversamento del tracciato in progetto.

Sul Brenta si presentano criticità idrauliche a valle di Carturo, dove i risultati della modellazione segnalano una insufficienza degli argini del fiume per il contenimento delle piene a più elevato tempo di ritorno nel tratto di valle in prossimità di Codevigo, nel tratto compreso tra Carturo e Limena, e nel tratto montano compreso tra gli abitati di Valstagna e Solagna.

Nel complesso, le aree di principale rischio idraulico si possono individuare nei

pressi dell'abitato di San Bonifacio (VR), nella zona di Montebello (VI) e nel comune di Vicenza a monte della confluenza fra il Bacchiglione e il Tesina.

Le misure previste per garantire un adeguato livello di sicurezza contro il rischio di allagamento della carreggiata sono: realizzazione di una rete di fossi di guardia e di canali di scolo collegata alla rete idrografica superficiale per lo smaltimento delle acque meteoriche di seconda pioggia. Per i tratti in rilevato sarà garantita la continuità idraulica.

Nel complesso, a parere del Proponente, non si riscontrano particolari interferenze del tracciato in progetto con la rete idrografica superficiale, in quanto gli attraversamenti avvengono prevalentemente su ponti o viadotti, garantendo un idoneo franco idraulico al di sopra delle sponde arginali di confinamento. Per gli attraversamenti realizzati su tratti di tracciato in rilevato si prevede la realizzazione di manufatti scatolari di continuità idraulica, di dimensioni tali da garantire il deflusso in condizioni di sicurezza non inferiori allo stato attuale. Gli attraversamenti dei corsi d'acqua in tratti in galleria si prevede che dovranno tenere in opportuna considerazione lo scavo del fondo alveo o eventuali interventi di risezionamento in previsione futura.

Per quanto attiene la qualità delle acque superficiali è stato redatto uno studio idrobiologico che ha riguardato 31 corsi d'acqua intersecati dal tracciato. Ai fini dell'indagine sono state individuate 34 stazioni di monitoraggio tutte localizzate a valle del tracciato in esame. I rilievi sono stati effettuati nel mese di Ottobre 2008.

La maggioranza dei corsi d'acqua presentano, nei tratti monitorati, un ambiente alterato con III classe di qualità (59,3%) e a seguire i sono ambienti molto alterati, pari ad una IV (14,8%) classe di qualità. Il 18,5% rappresenta gli ambienti con moderati sintomi di alterazione definiti da una II classe IBE. La V classe di qualità (3,7%) è riferita ad un unico corso d'acqua, lo Scolo Degora, che risulta il più compromesso.

Dalle analisi riportate nel QrA si nota la necessità di ricalibrare la stima degli impatti in fase di cantiere e della necessità di misure previste per ridurre, compensare od eliminare gli eventuali impatti negativi causati dai lavori, come, per il sistema di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque meteoriche dallo studio l'opportunità di aumentare gli impianti di fitodepurazione previsti, oltre a quelli indicati nelle aree intercluse, passando da un "volume totale di fitodepurazione" alla definizione puntuale degli stessi.

Con riferimento alla fase in corso d'opera dovranno essere specificati i quantitativi idrici prelevati e scaricati, le misure atte a limitare i consumi d'acqua, e quelle di contenimento necessarie per evitare sversamenti di sostanze inquinanti.

Il piano di monitoraggio dovrà essere predisposto, in accordo con l'Arpa, secondo gli orientamenti indicati dall'attuale normativa nazionale che recepisce la Direttiva quadro sulle acque (2000/60/CE). Il monitoraggio dovrà essere esteso anche alla fase post-operam, al fine di consentire la verifica degli effetti quali-quantitativi sulla componente idrica derivanti dalle opere di mitigazione proposte ed apportare eventuali correttivi.

Particolare attenzione dovrà essere posta nell'attraversamento di Vicenza, variante di Vicenza Ovest, e alle problematiche di salvaguardia del fiume Retrone.

3.3 Componente "Suolo e sottosuolo"

L'opera infrastrutturale in progetto si sviluppa prevalentemente in un contesto morfologico pianeggiante, pianura veronese-vicentina-padovana, con limitato interesse per un comparto collinare, quello dei monti Berici. Nel suo sviluppo essa interagisce con il complesso sistema fluviale dell'Adige, con le aste fluviali del Bacchiglione, del Tesina e con una serie di corsi d'acqua di rilievo inferiore.

Le unità stratigrafico-strutturali prevalenti che si rinvencono nell'area d'interesse corrispondono ai depositi quaternari indifferenziati della pianura padano-veneta e alle

formazioni rocciose prealpine delle Alpi Calcareae Meridionali (Dominio Sud Alpino). Le litologie quaternarie che vengono interessate dall'asse viario sono costituiti essenzialmente da depositi incoerenti, con gradi di addensamento variabili, disposti in letti sovrapposti e in lenti, che vanno dai ciottoli, alle ghiaie, alle sabbie ai limi ed alle argille, in continua eteropia laterale e verticale.

Le litologie afferenti alle formazioni rocciose prealpine vengono interessate dal tracciato quando lo stesso attraversa, con due gallerie naturali, i Colli Berici.

I Colli Berici, che si presentano con una struttura tabulare leggermente arcuata secondo un asse orientato all'incirca NW-SE e interrotta da gradini ed incisioni vallive in corrispondenza delle linee di dislocazione tettonica, sono caratterizzati dalle unità delle calcareniti oligoceniche bioclastiche di Castelvetro, dalle sottostanti marne eoceniche di Priabona e dalle rocce vulcaniche acide (Miocene sup.- Cretacico sup.), ovvero basalti, tufi e brecce basaltiche.

Per quanto riguarda il litotipo interessato dal tratto di tracciato in galleria sono state eseguite delle scanline al fine di ricostruire statisticamente la distribuzione delle discontinuità e le loro caratteristiche secondo le norme IRSM (1979), la definizione della classe dell'ammasso roccioso, attraverso l'analisi dei dati delle scanline, ha fornito valori RMN determinati oscillano tra 40 e 50. L'ammasso ricade quindi nella classe III (qualità media) tendente alla classe IV (qualità scadente) per alcuni tratti.

Per quanto attiene lo studio sismico esso è stato effettuato con riferimento alla macrozonazione sismica proposta dall'ordinanza del Presidente del Consiglio n° 3274 del 20 marzo 2003. Il progetto interessa aree classificate come "zona 3", soprattutto nel territorio provinciale di Verona e Vicenza e "zona 4", localizzata soprattutto in provincia di Padova.

3.3.1 Acque sotterranee

Dal punto di vista idrogeologico il sottosuolo della pianura veneta, dal veronese fino al padovano, è interessato dalla presenza di vari acquiferi sovrapposti, secondo lo schema che va dal freatico multifalda al multistrato. Gli acquiferi vengono segnalati a diversa profondità tra i 50-40m dal p.c., inizio tracciato, sino a pochi metri dal p.c. se non subaffiorante in prossimità del fiume Adige.

Ad esclusione del settore dei Colli Berici, dove la piezometrica non viene cartografata, nei rimanenti comparti pianeggianti, tra Verona e Vicenza e successivamente fino a Padova la piezometrica viene segnalata a pochissimi metri dal p.c. (1-2 m) se non subaffiorante.

Per quanto attiene i Colli Berici nel QdRA si riporta che *"I calcari e le calcareniti della formazione di Castelvetro costituiscono l'acquifero più importante dei Berici, che è di fatto un acquifero continuo, come tipico di rocce calcaree e calcarenite. La circolazione delle acque tende ad orizzontalizzarsi in prossimità del passaggio con le sottostanti Marne di Priabona, formazione inizialmente calcareo-marnosa e poi decisamente marnosa, di permeabilità nettamente inferiore e via via decrescente verso il basso."*

Per quanto riguarda il piano di monitoraggio dell'ambiente idrico: acque sotterranee, è previsto, sempre in conformità alle citate "Linee Guida", il controllo delle caratteristiche idrogeologiche ed idrochimiche dell'acquifero/i superficiale, prima della costruzione, durante la realizzazione e dopo l'ultimazione dell'opera; il controllo a fine opera è previsto per almeno 1 anno, per riscontrare l'efficacia delle mitigazioni indotte in ambito idraulico.

3.3.2 Uso del suolo

Per quanto concerne l'uso del suolo l'opera in progetto attraversa un territorio che si presenta densamente urbanizzato e antropizzato.

A partire da ovest il tracciato attraversa un'area collinare di origine morenica, in cui coesistono ambiti coltivati a frutteti e vigneti con ambiti con spiccati caratteri di naturalità. Proseguendo verso est per le caratteristiche granulometriche del sottosuolo: terreni permeabili e grossolani, il territorio è stato interessato da attività estrattive.

Tra Verona est e Vicenza ovest il territorio è caratterizzato da una buona persistenza dei caratteri di naturalità, soprattutto in prossimità delle fasce collinare, ma anche di una forte componente di urbanizzazione. Superati i Colli Berici, in galleria, il tracciato entra in provincia di Padova dove si ripetono i motivi precedenti: ambiti con caratteri misti agricolo-urbanizzato, anche se le dimensioni dei centri abitati e delle aree produttive sono minori ma più diffusi.

Il monitoraggio della componente suolo e sottosuolo viene eseguito con lo scopo di garantire che l'intera opera in progetto venga realizzata nel pieno rispetto della situazione pedologica esistente e in modo da consentire il ripristino delle condizioni ante-operam.

Le componenti che saranno sottoposte al monitoraggio sono i suoli agricoli e le aree naturali, mentre i principali rischi che si profilano per la componente suolo e sottosuolo sono:

- *"Danneggiamento degli orizzonti superficiali, dovuti ad operazioni di scotico non adeguate o a cattiva conservazione dello stato fertile, con conseguente potenziale diminuzione della fertilità e una variazione nelle caratteristiche fisiche e chimiche dei suoli;*
- *Sversamenti accidentali di sostanze inquinanti, sia a carico degli strati profondi che delle aree limitrofe;*
- *Deterioramento caratteristiche fisiche del suolo (struttura, permeabilità, porosità);*
- *Fenomeni di erosione."*

Nei punti scelti per il monitoraggio, strettamente legati alla rete di monitoraggio regionale (ARPA Veneto-regione Veneto), dovranno essere presenti o installati dei piezometri, nella direzione generale di deflusso della falda e localizzati sia a monte sia a valle dell'opera, in senso idrologico.

3.4 Componente "Vegetazione, flora e fauna" - "Ecosistemi"

Il progetto riporta le interazioni tra opera e strumenti di pianificazione nel territorio interessato dall'opera in oggetto, prendendo in considerazione quanto disposto dagli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di tutela, a livello nazionale, regionale, provinciale e comunale. All'interno della parte 4 del Quadro di riferimento ambientale il proponente effettua la caratterizzazione della vegetazione dell'ambito d'intervento (quella dei corsi d'acqua, quella forestale e dei Colli Berici) attraverso schede di rilievo vegetazionale allegate.

Inoltre è stata effettuata l'analisi degli ecosistemi attraverso una *"caratterizzazione qualitativa della struttura ecosistemica ed all'individuazione delle aree protette e di quelle caratterizzate da una particolare e caratteristica diversità ecologica"*.

3.4.1 Vegetazione

Il proponente evidenzia che il tracciato delle tangenziali interseca molti corsi d'acqua tra cui sistemi fluviali di Adige, Bacchiglione, Bretella, Ceresone. La condizione più comune riscontrabile è quella della vegetazione idro-igrofila degradata dal punto di vista naturalistico con spiccati caratteri di nitrofilia e ruderalità. Le continue manutenzioni (ripuliture) a cui sono soggetti i sistemi fluviali interessati dall'opera ha quasi completamente eliminato la componente arborea ed arbustiva lungo gli argini fluviali.

La componente ruderale è strettamente legata alle trasformazioni fatte sul territorio da parte dell'uomo; in sintesi è possibile assimilarla a due tipologie di vegetazione: cenosi

annuali o biennali dei sistemi tipicamente agricoli e cenosi ruderali perenni di ambienti fortemente disturbati.

Le formazioni forestali primarie di questi boschi di pianura, sono ridotte a piccoli frammenti inclusi in una matrice tipicamente agricola; mentre è più facile, a parte superfici modeste di boschi con struttura degradata a prevalenza di specie invasive quale la Robinia pseudoacacia, rilevare alcune componenti tipiche del sistema agrario come siepi e filari di alberi, non paragonabili ad un sistema forestale, ma che hanno una funzione ecologica di notevole importanza come interruzione del susseguirsi delle colture agrarie.

I colli Berici sono caratterizzati dalla presenza di boschi a prevalenza di roverella e carpino nero. Nei versanti più freschi e con suolo più profondo ed evoluto sono presenti boschi coltivati di castagno. In versanti più caldi e termofili con caratteri di xericità pedoclimatici il bosco viene sostituito da arbusti tipici della macchia mediterranea.

La realizzazione della carta della vegetazione ha permesso di individuare 11 tipologie di soprassuolo mentre, nel caso delle formazioni forestali decidue è stata fatta una ulteriore distinzione individuando i tipi forestali presenti secondo la Carta Forestale Regionale.

3.4.2 Fauna

Relativamente alla fauna, sono stati condotti prevalentemente studi di carattere bibliografico. In alcuni casi (ambiti fluviali) sono stati utilizzati informazioni dedotte da monitoraggio specifici. Inoltre la presenza delle specie è stata ricavata dallo studio degli habitat nei quali queste possono essere potenzialmente presenti.

Per ogni taxon è stata inserita una categorizzazione per indicare sinteticamente il livello di frequenza e/o la modalità di diffusione nell'area considerata. Ad ogni specie è stato assegnato un valore di probabilità di utilizzo di ciascuna delle principali tipologie ambientali identificate nel territorio; inoltre è stato stimato il grado di sensibilità relativa al territorio considerato per calcolare il rischio di alterazione delle popolazioni locali come conseguenza delle modificazioni ambientali previste dal progetto. Ad ogni specie, infine, è stato associato un valore faunistico e uno "status" di conservazione. In base a questi indici sono state elaborate cartografie sulla sensibilità degli ecosistemi.

3.4.3 Ecosistemi

Il proponente ha individuato 11 "unità ecosistemiche" presenti nell'ecomosaico considerato; per la caratterizzazione qualitativa della struttura ecosistemica si è ritenuto opportuno accorpare le unità ecosistemiche in 3 macroaree, contraddistinte in gran parte da una matrice di tipo agricolo in via di contrazione nella quale si sviluppano ampie superfici urbane.

Il tracciato, pur non interessando aree naturali, interferisce con tre SIC :

SIC	Denominazione
IT 3210042	Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine
IT 3220037	Colli Berici
IT 3220040	Bosco di Dueville e risorgive limitrofe

Successivamente per rilevare "eventuali" alterazioni ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera sono stati individuati alcuni indicatori biologici, ovvero delle specie target. I criteri di scelta delle specie target, avvenuto secondo criteri conservazionistici ed ecologici, si sono basati su specie facili da campionare e per le quali è stato facile reperire dati sulla biologia e sulla distribuzione. Sono state così individuate cinque specie target

Uccelli che nidificano nei territori attraversati dal tracciato.

Nella redazione della nuova valutazione di incidenza il proponente ha verificato che le modifiche apportate hanno annullato la perdita di habitat 91L0 - *Querceti di rovere illirici - Erythronio-Carpinion* e di conseguenza è venuta meno la necessità di proporre le misure di mitigazione e di compensazione inizialmente previste.

Si segnala, per ciascuno dei SIC sopra elencati, che le aree direttamente interferite e attraversate dall'opera riguardano solo habitat non di interesse comunitario, per le quali aree si reputa comunque opportuno la previsione di misure compensative.

3.5 Componente "Salute pubblica"

Il proponente presenta una stima degli effetti sulla salute attribuibili al traffico associati a due scenari di viabilità del Veneto, previsti per l'anno 2015, uno con la realizzazione delle tangenziali e uno senza. Il documento sintetizza sia gli effetti benefici che quelli nocivi conseguenti alla realizzazione delle tangenziali (inquinati atmosferici traffico correlati). La presenza degli inquinanti atmosferici è descritta secondo la normativa Europea (Exchange of Information Decision), mentre le patologie umane sono identificate in accordo con la codifica delle Classificazioni Internazionali delle cause di morte e malattie [International Classification of Disease -9th revision (ICD-9)]. Tale classificazione è correntemente utilizzata nei certificati di morte e delle ospedalizzazioni (schede di dimissioni SDO).

La popolazione esposta è stata stimata sulla base dei residenti nei comuni attraversati dalle tangenziali (dati dell'ultimo censimento ISTAT 2001), i dati sono stati elaborati su modelli matematici in combinazione con mappe di isoconcentrazione delle emissioni con tecnologia GIS. Il tasso di mortalità considerato è riferito all'anno 2006, quello delle ospedalizzazioni per malattie respiratorie all'anno 2007.

3.5.1 Inquinanti atmosferici traffico-correlati ed effetti sulla salute

Il proponente riassume in una tabella (a pag 62 del QRA) gli effetti positivi (accesso ai servizi pubblici e privati, attività ricreativa, sviluppo economico) e gli effetti negativi (inquinamento atmosferico, acustico, stress, insicurezza, perdita terreni agricoli, etc.), conseguenti alla realizzazione dell'opera in oggetto. Viene poi riportato un elenco degli inquinanti traffico-correlati in due tabelle, la prima presenta indicatori di mortalità e morbosità, la seconda indicatori di mortalità. Gli indicatori sono raggruppati in accordo con la popolazione in studio, l'inquinante, il periodo, il tipo di media e il rischio relativo.

3.5.2 Effetto degli inquinanti atmosferici sulla salute

Per la valutazione degli effetti sulla salute degli inquinanti atmosferici viene confrontata la concentrazione ambientale con quella di riferimento. Mediante l'Indice di Qualità dell'Aria (classificazione della situazione ambientale in riferimento alla salute umana). Secondo l'USEPA (United States Environmental Protection Agency) L'Air Quality Index (AQI) è suddivisa in 6 categorie. Ogni categoria corrisponde a un diverso rischio per la salute. Nel AQI del Regno Unito le categorie sono 4 (basso, moderato, alto, molto alto).

La popolazione di riferimento è quella residente nella regione Veneto, esposta agli inquinati atmosferici correlati al traffico delle Tangenziali Venete. La popolazione esposta è quella residente in una fascia di 1 km dall'asse stradale (per NOx) e di 150 metri (per il PM10). Gli inquinati considerati sono PM10 e NOx. Gli esiti sono la mortalità per tutte le cause (esclusi traumi e avvelenamenti) le ospedalizzazioni per malattie respiratorie.

Il proponente conclude affermando che i due scenari modellati per il 2015 con e senza tangenziali sono sovrapponibili riguardo gli inquinati considerati NOx, PM10, e CO. La realizzazione delle tangenziali non sembra, quindi, apportare un peggioramento degli

effetti sulla salute dei soggetti esposti, con alcuni casi particolari per le concentrazioni di NOx elevato (70 µg/m³) per le quali è opportuno un approfondimento per mettere in atto soluzioni mitiganti o risolutive.

Per quanto concerne la protezione dal rumore il livello di rischio appare meno critico in quanto gli impatti da rumore nelle adiacenze del proposto tracciato appaiono efficacemente mitigabili mediante specifiche provvidenze da prevedersi in progetto a livello tipologico.

3.6 Componente "Rumore e vibrazioni"

L'analisi dello stato attuale e di progetto è condotta mediante la caratterizzazione dei livelli sonori ante e post operam, all'interno delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura che, in presenza di ricettori sensibili, è estesa ad una fascia di ampiezza pari al doppio della fascia di pertinenza prevista. La metodologia prevede la creazione di un modello acustico tridimensionale, tarato sui risultati di una campagna di monitoraggio in situ. Il modello adottato è il Mithra, con algoritmo di calcolo NMPB Routiers - 96. Per verificare la compatibilità del progetto con gli standard, si è fatto riferimento alle leggi nazionali vigenti. Il confronto tra i livelli di rumore previsti e i valori limiti di immissione, ha permesso di definire gli obiettivi e gli interventi di mitigazione acustica. Sono riportati i responsabili dello studio, tecnici competenti in acustica.

Al fine di valutare il **clima acustico ante operam**, si sono individuati i punti ricettori, rappresentati nelle cartografie (Q.R.A. Parte 2) 1-35 "Zonizzazione acustica e localizzazione dei punti di indagine fonometrica", mentre per la **valutazione del clima acustico relativo allo stato di progetto**, nelle condizioni più critiche, si è proceduto mediante la definizione di un modello acustico tridimensionale che permettesse la verifica di compatibilità del rumore aggiuntivo creato dalla nuova infrastruttura, con l'ausilio del modello di simulazione MITHRA. Il confronto tra i livelli di rumore previsti e i valori limite di immissione ha consentito di determinare gli obiettivi di mitigazione acustica e dimensionare gli interventi di mitigazione.

Gli interventi di mitigazione dovranno essere effettuati secondo le seguenti priorità: sulla sorgente di rumore, lungo la via di propagazione, sul ricettore. Sono stati quindi favoriti gli interventi sulla sorgente (*con pavimentazioni fonoassorbenti* (Q.R.A. pag. 7)) e lungo la via di propagazione con barriere fonoassorbenti.

Sono individuati, quali interventi di mitigazione attivi, le pavimentazioni antirumore, delle quali è fornita una sintetica descrizione e le barriere antirumore, delle quali sono descritte le caratteristiche (tipologie metalliche, trasparenti e in legno). Le barriere previste avranno altezza compresa tra 3 e 5 m, con attenuazioni da 7 a 14 dB(A). Sono descritti, quale opere di mitigazione, i terrapieni antirumore e quali interventi passivi, i serramenti fonoisolanti.

3.6.1 Fase di cantiere

La **previsione dell'impatto acustico nella fase di realizzazione dell'opera** prevede la realizzazione di 3 tipologie di cantierizzazione:

1. area logistica, o campo base, con direzione lavoro, ristoro e ricovero maestranze;
2. area operativa, con deposito materiale, produzione calcestruzzo;
3. aree tecniche, funzionali alla realizzazione delle opere d'arte

Le attività che possono causare impatto acustico sono:

- impianto di frantumazione
- impianto produzione cls (pala gommata, scarico inerti, carico betoniere, ecc.)
- officina manutenzione
- cabina elettrica di trasformazione

- trasporto dei materiali tramite mezzi pesanti

Per ciascuna attività e sorgenti è stata ipotizzata la potenza sonora da utilizzare per la modellizzazione. In tabella (Q.R.A. Parte 2, pag.15) è riportato l'elenco delle sorgenti con indicazione del valore di emissione e di un fattore di utilizzo per desumere il numero di ore di effettivo funzionamento della macchina.

Gli interventi di mitigazione, in tale fase, sono distinti in:

- preliminari, riguardanti gli interventi di organizzazione del cantiere;
- attivi, riguardanti le procedure operative che perseguono una riduzione delle emissioni;
- passivi; si interviene sulla propagazione in ambiente esterno.

E' riportato un elenco delle indicazioni degli interventi di mitigazione preliminare che l'impresa esecutrice dovrà attuare in accordo con il Direttore dei Lavori, nella scelta delle macchine da cantiere e nella dislocazione degli apprestamenti di cantiere.

Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione attiva, è riportato un elenco delle imposizioni da rispettare, relativamente all'utilizzo di macchine, apparecchiature, mezzi di trasporto. E' inoltre previsto l'utilizzo di teli in PVC per la recinzione e di dune antirumore.

3.6.2 Vibrazioni

E' stata condotta una indagine sperimentale per la valutazione delle vibrazioni ambientali presenti lungo il tratto che collega le due province di Verona e Padova, con lo scopo di valutare il livello di vibrazioni presenti in alcuni tratti in cui la sede stradale è esistente e monitorare il livello di vibrazioni nei tratti in cui non esiste, al fine di poter fare una stima dei livelli che la futura struttura viaria comporterà sul territorio.

Dall'analisi dei risultati, riportati in Allegato, si evidenzia come nei tratti in assenza dell'infrastruttura, il livello più critico non supera il valore di 2 mm/s², mentre nei punti in prossimità dell'infrastruttura esistente il passaggio dei veicoli non causa il raggiungimento dei limiti normativi. Non si escludono fenomeni di risonanze particolari in alcune abitazioni, anche se l'entità dei livelli rilevati è tale da escludere tale circostanza nelle abitazioni di recente costruzione. In particolare si evidenzia la necessità di fornire la caratterizzazione acustica nella fase *post operam*, al fine di consentire la valutazione dell'impatto dell'infrastruttura.

3.7 Componente "Paesaggio"

3.7.1 Ambiti di paesaggio e scenari

Il proponente suddivide il territorio attraversato dall'infrastruttura in **tre ambiti di paesaggio**, ognuno articolato al suo interno in sotto-categorie:

- ambiti del paesaggio urbano (Città storiche, cinture urbane)
- ambiti del paesaggio agricolo (Campagne in ambito fluviale)
- ambito del paesaggio (sistemi naturalistici: Riviera Garda, Euganei, Berici, Prealpino)

I Caratteri percettivi

Il territorio è stato suddiviso in 5 scene articolate sull'asse del corridoio infrastrutturale centrale (SR11 e A4) ciascuna delle quali caratterizzata da particolari caratteri visivi e da precisa dominante tematica.

- **Scena Gardesana**

Dal punto di vista percettivo presenta "caratteri uniformi, con viste lunghe sul paesaggio agrario". Le linee preferenziali di percezione del paesaggio sono la SR11 e l'A4 cui si aggiungono la SR249 che segue il bordo orientale del lago di Garda e

la SR 450 che raggiunge il Monte Baldo.

- **Scena Veronese**

Dal punto di vista percettivo presenta i "presidi visivi nei riferimenti tematici costituiti dal sistema delle emergenze storico testimoniali percettivamente rilevanti. Si tratta in particolare delle architetture localizzate sulle pendici o sommità dei rilievi o in prossimità dei principali itinerari". La percezione avviene dalla SR11 e dall'A4 oltre che dal sistema degli itinerari secondari.

- **Scena Berica**

Dal punto di vista percettivo "il sistema della percezione ha caratteri discontinui, prima di Vicenza prevalgono le viste aperte caratterizzate dalla presenza del fondale dei Berici, poi, fino a San Bonifacio la vista è delimitata su ambo i lati dai rilievi orografici ed assume caratteri prospettici"; il paesaggio è percepito principalmente dalla SR11 e dall'A4 sulle quali si innesta il sistema degli itinerari secondari.

- **Scena Euganea**

Dal punto di vista percettivo "il sistema della percezione ha carattere di continuità e prevalente uniformità con viste lunghe che sfumano verso l'orizzonte a nord, mentre a sud trovano il loro elemento di Fulcro scenografico nei colli Euganei". Le linee preferenziali di visione sono costituite dall'A4 e dalla SR11 cui si affianca la viabilità locale di collegamento con direzione est-ovest e i distretti visivi presentano dimensione variabile.

- **Scena Padovana**

Dal punto di vista della percezione questa "si appoggia prevalentemente alla linea dell'autostrada A4, non vi sono riferimenti visivi o tematici di rilievo, come pure assenti sono le viste di pregio".

3.7.2 Caratteri percettivi post operam

I **caratteri percettivi post operam** sono stati individuati per ciascuna delle scene precedentemente descritte.

- **Scena Gardesana**

Il progetto andrà ad interferire con due nodi:

Nodo del Mincio: rappresenta luogo significativo dal punto di vista del paesaggio (intersezione con il corridoio paesaggistico del fiume Mincio), dell'ambiente (intersezione con il corridoio ecologico del Mincio), della fruizione del paesaggio (punto di intersezione tra gli itinerari principali A4/SR11 e SP249);

Nodo del Tione: luogo significativo dal punto di vista dell'ambiente (intersezione con il corridoio ecologico del Tione), della fruizione del paesaggio (luogo di intersezione con il sistema di itinerari che partendo dalla SR11 si dirigono a sud verso la zona di Custoza e del Mantovano).

- **Scena veronese**

L'opera in progetto andrà ad interferire con quattro nodi:

L'aeroporto che costituisce "luogo significativo sui temi identitario e simbolico; quale porta metropolitana e affaccio alla scala territoriale grazie all'aeroporto.

Due nodi a sud della città "significativi prevalentemente a proposito degli aspetti di fruizione del paesaggio quali luoghi di intersezione tra l'itinerario principale (autostrada A4 e nuova infrastruttura) e gli itinerari principali di accesso alla città";

Incrocio con l'Adige, nodo significativo riguardo ai temi "del paesaggio; intersezione con il corridoio paesaggistico del fiume Adige; dell'ambiente: intersezione con il corridoio ecologico dell'Adige; della fruizione del paesaggio;

- **Scena Berica**

Relativamente al sistema della percezione il ponente **non individua in generale interferenze di rilievo** ad esclusione di effetti puntuali di frammentazione riferiti ai

baricizzato) che rappresentano paesaggisticamente luoghi di "respiro" e del "significativo impatto localizzato ove l'autostrada piega verso sud ed entra e esce dai colli Berici, tagliando i distretti visivi ivi presenti e modificandone profondamente l'immagine".

L'opera in progetto andrà ad interferire con cinque nodi:

Nodo di San Bonifacio, significativo riguardo ai temi del paesaggio (presenza di emergenze architettoniche), dell'ambiente (interferenza con il corridoio ecologico del torrente Chiampo), identitario e simbolico (porta verso il paesaggio dell'Adige);

Nodo della valle d'Alpone, significativo riguardo ai temi del paesaggio (contesti figurativi della valle d'Alpone e delle ville a ridosso della SR11), identitario e simbolico (porta di accesso alla zona di produzione dei vini doc, eccellenza figurativa del paesaggio della viticoltura veronese), dell'ambiente (interferenza con il corridoio ecologico del fiume Alpone) e della fruizione del paesaggio (porta di accesso all'itinerario dei vini all'interno delle vallate settentrionali);

Nodo sul fiume Gua, luogo significativo per i temi dell'ambiente per l'intersezione con il corridoio ecologico;

Nodo di Montecchio, luogo significativo per i temi del paesaggio ("baricentro del sistema di relazioni visive tra i riferimenti delle rocche di Brendola e Montecchio, luogo ove dalla nuova infrastruttura si hanno le prime viste di rilievo verso i Monti Lessini") e della fruizione del paesaggio (porta per il sistema degli itinerari verso sud);

Nodo in corrispondenza dell'attraversamento del fiume Bacchiglione (significativo per il tema dell'ambiente quale interferenza con il corridoio ecologico).

- **Scena Euganea**

L'opera in progetto andrà ad interferire con quattro nodi:

Nodo di Torri di Quartesano, rilevante per i temi identitario e simbolico (porta est del sistema metropolitano di Vicenza) e della fruizione del paesaggio (luogo dal quale si dipartono gli itinerari verso i colli Berici);

Nodo di Barbano, "quale luogo rilevante sul versante paesaggistico grazie alle presenze delle ville e di relazioni visive importanti verso i colli Euganei";

Grisignano, rilevante per i temi identitario e simbolico (passaggio dal paesaggio dei colli Euganei quello con i Monti Berici) e della fruizione del paesaggio.

Rubano, rilevante per gli aspetti di fruizione del paesaggio in quanto cerniera con l'itinerario verso i colli Euganei.

- **Scena Padovana**

Il proponente individua un'interferenza con il nodo di Pontevigodarzere, rilevante in relazione ai temi del paesaggio (prossimità del corridoio paesaggistico del Brenta), identitario e simbolico (porta storica di accesso alla città da nord) e della fruizione del paesaggio.

Schema direttore

In relazione ai diversi impatti il proponente mette a punto una serie di azioni di attenuazione, mitigazione, mascheramento, integrazione e sostituzione figurativa; interventi volti al rinforzo figurativo delle componenti paesaggistiche, delle componenti ambientali nonché dei caratteri identitari e simbolici; proponendo infine soluzioni per la valorizzazione degli aspetti legati alla fruizione del paesaggio e degli aspetti percettivi.

Il proponente allega una tabella in cui per ciascun nodo vengono riportate le azioni individuate all'interno dello Schema Direttore per l'ottimizzazione dell'inserimento paesaggistico dell'opera, specificandole nel dettaglio.

3.7.3 Mitigazioni e compensazioni

Relativamente alle mitigazioni il proponente ha predisposto tavole relative alle "Opere di mitigazione ambientale nel contesto della rete ecologica esistente" mentre nelle tavole "Individuazione delle opere di mitigazione ambientale riporta tutte le mitigazioni delle criticità emerse per le componenti naturalistiche, paesaggistiche e fisiche con i relativi interventi di correzione. Le opere di mitigazione sono suddivise in:

- interventi a potenziamento della rete ecologica-valenza ecosistemica;
- interventi di mitigazione acustica;
- interventi di mitigazione idraulica;
- interventi di inserimento e mitigazione visiva: "*Comprendono mitigazioni con caratteristiche prettamente estetiche*";
- interventi a scopo energetico;
- interventi a valenza multipla;
- interventi a valenza paesaggistica in riferimento allo schema direttore.

Relativamente alle compensazioni il proponente individua:

- risagomatura degli ambiti golenali del Fiume Bacchiglione da Vicenza a Montegalda con appositi interventi di ricomposizione paesaggistica e ambientale;
- possibile utilizzo di energie alternative (da definire nel progetto definitivo);
- In relazione all'abbassamento dei piani golenali per una profondità variabile tra 1 e 1,5 metri su un'area complessiva di circa 290 ha (per un volume di circa 4 milioni di m³), il proponente individua, per la sistemazione paesaggistica delle aree interessate da escavazione, la creazione all'interno delle aree individuate di fasce tampone boscate lungo il perimetro, di bacini di lagunaggio presenti nei punti in cui si ritiene vi sia potenziale rischio di esondazione, e di grandi aree a prato. Il tutto pensato in funzione di un ritorno produttivo dell'area.

La delicatezza di tali indicazioni, e la effettiva la congruità dell'intervento di golenizzazione del fiume Bacchiglione, dovranno essere sottoposte a confronto con le strategie e le azioni previste nell'ambito del più generale Piano di bacino del Bacchiglione adottato dall'Autorità di bacino, così come le ipotesi di ritorno produttivo delle aree sottoposte ad intervento, che dovranno coinvolgere anche le associazioni agricole locali.

Specifico approfondimento, anche mediante fotosimulazioni, dovrà essere dedicato a tutte le opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche, con la previsione di possibili soluzioni alternative ai pannelli fonoassorbenti come barriere vegetali o pannelli in legno, meno impattanti sulla componente paesaggistica. Il tutto in sincronia con la progettazione dei manufatti AV-AC e con le prescrizioni degli strumenti di tutela paesaggistica vigenti.

Risulta parimenti opportuna l'attuazione di sondaggi archeologici nelle zone ove sono previste le opere. I numerosi ritrovamenti già avvenuti nell'area di studio e lo sviluppo avuto in epoca romana unito alla conformazione del paesaggio non permettono infatti di escludere la possibile presenza di qualche sito o elemento archeologico di pregio.

4 Aspetti inerenti la Delibera di Giunta Regionale (DGR n°3028 del 20 Ottobre 2009).

L'esame della delibera di giunta regionale (DGR n°3028 del 20 Ottobre 2009) ha permesso di evidenziare alcuni aspetti rilevanti ai fini della presente istruttoria anche in base alle specifiche prescrizioni formulate dalla Regione nel parere.

Particolare rilevanza in questo contesto assumono gli aspetti relativi a:

- Attraversamenti fluviali
- Viadotti in "ombra idraulica" rispetto agli adiacenti attraversamenti AV-AC
- Problemi di cantierizzazione

- Compatibilità con collegamento stradale A4
Affiancamento con la linea AC-AV Verona-Padova
- Collegamenti con la viabilità locale
 - Tipologia dei sovrappassi e sottopassi

Per quanto concerne gli elementi di carattere generale viene confermata la criticità delle componenti atmosfera e salute pubblica, con specifiche prescrizioni sul Monitoraggio Ambientale delle componenti impattate, tra cui quella su Rumore e Vibrazioni, oggetto di richieste di approfondimento e predisposizione di un apposito Piano di Mitigazione sul rumore, di cui sono delineati gli ambiti normativi.

Per quanto concerne gli aspetti progettuali, opere connesse e misure compensative si registra un'ampia e sostanziale convergenza delle conclusioni/prescrizioni della delibera regionale con quanto emerso dall'istruttoria. Si raccomanda comunque il confronto tra Proponente e Società Autostrade Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., per quanto attiene alle opere di mitigazione del rumore, con particolare riferimento al Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore elaborato dalla medesima Società Autostrade.

Per quanto attiene invece alle opere di compensazione idraulica proposte dal Proponente e rappresentate dalla realizzazione di un bacino di laminazione lungo il corso del fiume Bacchiglione e da una galleria idraulica di diversione lungo il Retrone, si chiede che venga ottenuto, in fase di progettazione definitiva, il prescritto parere della competente Autorità di Bacino, previa risoluzione delle problematiche relative al tipo di compensazioni di tipo idraulico sul Bacchiglione e sul Retrone.

In particolare, soprattutto sulle golene del Bacchiglione, si ritiene che, a livello di progetto definitivo, debba essere preparato uno Studio che evidenzi gli effetti idraulici degli interventi proposti e gli impatti sull'ambiente, sulla morfologia, sul paesaggio e sull'attuale uso agricolo del suolo. Il suddetto studio dovrà acquisire il parere della competente Autorità di Bacino

LA COMMISSIONE SVOLGE INOLTRE LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI SUGLI ARGOMENTI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Il presente parere tiene conto delle osservazioni espresse ai sensi dell'all. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 394. Tutte le osservazioni sono state esaminate singolarmente e per tematiche, e considerate ai fini dell'espressione del presente parere e nella formulazione di prescrizioni e raccomandazioni, come descritto in dettaglio nell'allegato A, che costituisce parte integrante del presente parere.

Problematiche relative agli Studi e Volumi di traffico e ai Piani Territoriali

Il proponente, in sede di presentazione del progetto preliminare, ha presentato già uno studio di traffico, oltre ad una analisi costi/benefici. L'opportunità dell'opera deriva e viene riconosciuta dai documenti di programmazione descritti nel SIA presentato. L'analisi fatta ha comunque dato origine alla revisione degli studi che hanno permesso di valutare uno scenario di traffico più adeguato agli sviluppi economici attuali. Per quanto riguarda l'influenza della A31-Valdastico Nord, si è considerato che l'eventuale quota di traffico possa influenzare l'infrastruttura attuale solo a partire dal 2025.

Problematiche relative al tracciato a Vicenza

Le Osservazioni presentate vertono su due aspetti, il primo sulla soluzione da adottarsi per lo svincolo di Campedello, per il quale sono state prospettate varie soluzioni, dall'eliminazione totale, con relative alternative per la viabilità locale, a soluzioni più articolate, il secondo aspetto, di particolare interesse ma anche di notevole impatto economico, sulla possibilità di realizzare un'opera integrata (la galleria stradale idraulica sul Retrone) di particolare significato in relazione sia alla sicurezza idraulica che alla funzionali-

tà della viabilità locale. In relazione a queste problematiche si è indicata la strada dell'ulteriore approfondimento delle soluzioni progettuali.

Problematiche relative al tracciato a Montecchio Maggiore

Le Osservazioni presentate vertono su vari aspetti, il più importante dei quali è quello viabilistico, volto ad evitare l'interferenza tra la realizzazione del nuovo Casello Autostradale di Brendola – Montecchio Maggiore, Autostrada Serenissima tratto Brescia – Padova e la viabilità locale, e quella con le aree di sviluppo con i progetti di realizzazione del Centro Intermodale di Scambio e Servizi (CIS); le analisi fatte suggeriscono che siano possibili altre alternative alle soluzioni prospettate, alternative che pur restando nella stretta fascia di pertinenza del progetto preliminare, permettano di superare tali difficoltà con la preparazione di soluzioni geometriche compatibili con le opere previste e dove sia chiaramente utilizzabile dall'utente un sistema di chiara lettura gerarchica tra le connessioni Autostrada-Tangenziale-Viabilità locale.

Delibere Comunali e Provinciali, Viabilità locali

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le delibere di alcuni comuni interessati dall'infrastruttura, con accluse osservazioni che, essendo state già esaminate nel DGR Regione Veneto, si ritengono ottemperate con le decisioni del citato DGR qui integralmente riconfermato. Si reputa comunque auspicabile l'affinamento di tutte le soluzioni del definitivo in coordinamento con gli Enti territorialmente competenti.

Osservazioni di privati ed enti pubblici su vincoli Urbanistico-Storico-Paesaggistico

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le note di alcuni privati o Enti territoriali relativi ad impatti su beni storici o paesaggistici o su aree vincolate da progetti approvati (è il caso del citato Centro CIS, o della Bottega Veneta, o di Villa Trissino, o altri), in cui oltre che a vincoli di tipo Archeologico (CIS) o Storico-Architettonico (gli altri) si notano interferenze con gli ambiti edificabili di progetti edilizi o impiantistici in possesso dei pareri favorevoli delle Commissioni Edilizia dei Comuni interessati, e che sono o in via di realizzazione o in attesa dei pareri (in quanto beni vincolati) della Soprintendenza di Verona o altri Enti.

In relazione a tutte queste problematiche si è giunti alla considerazione che, per quanto ben avviata con i tavoli di concertazione, esistano ancora puntuali nodi di interferenze piccole ma significative, con le realtà locali. Fatte salve le richieste delle Soprintendenze, si indica come sia necessario che le eventuali interferenze tra la nuova opera e le eventuali preesistenze (realizzate o autorizzate) siano oggetto di verifica in fase di progettazione definitiva, anche con l'effettuazione di rilievi accurati che consentano l'applicazione di soluzioni concordate.

Osservazioni di privati su problematiche relative agli espropri

Osservazioni diverse da quelle sopra richiamate (critiche alla politica dei trasporti in generale; politica degli indennizzi, politica degli espropri e richiesta di espletare oneri procedurali non previsti dalla normativa vigente) si ritengono non pertinenti alla procedura di VIA; le note espresse valgono solo come prese d'atto delle osservazioni medesime.

**PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE
ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA
COMPATIBILITA' AMBIENTALE,
DELL'OPERA INDICATA IN PREMESSA,**

PARERE POSITIVO

sul progetto preliminare del **Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete – Verona – Vicenza - Padova**, nella versione aggiornata e integrata trasmessa dal Proponente in da-

tutte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, all'atto della presentazione del progetto definitivo, **condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate, con la precisazione che qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni.**

Indirizzi progettuali e programmatici :

1. Lo sviluppo progettuale dell'intervento dovrà tenere conto delle previsioni e interferenze con gli strumenti di pianificazione di area vasta e locali, verificando la coerenza e compatibilità con le indicazioni e i vincoli previsti nei suddetti piani, in particolare per l'attraversamento dei corsi d'acqua. Con riferimento all'intervento proposto sulle aree golenali del Bacchiglione, si richiede di esaminare e approfondire, prioritariamente e preventivamente, le possibili soluzioni alternative e migliorative per l'equilibrio del bilancio materiali, relativo alle quantità eccedenti l'approvvigionamento da cave disponibili, quali utilizzo o apertura di ulteriori cave, prelievo da bacini di lagunaggio. L'intervento proposto sulle aree golenali del Bacchiglione presenta criticità idrauliche e ambientali, e pertanto l'eventuale accettazione di tale soluzione è comunque condizionata alla verifica e approfondimento dei seguenti aspetti:
 - compatibilità dell'intervento con l'assetto del bacino interessato e coordinamento con gli interventi di sistemazione idraulica già presenti nel Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PSAI), e con il Piano di Gestione del Distretto idrografico Alpi Orientali, con particolare riferimento al piano di Bacino del Brenta-Bacchiglione ed alla relativa VAS;
 - rischio di interferenza o inquinamento della falda superficiale, sia in fase di realizzazione degli scavi sia in fase di sistemazione definitiva;
 - compatibilità dell'intervento dal punto di vista idrobiologico e naturalistico.
2. Con riferimento al Quadro Progettuale previsto e dichiarato nella documentazione integrativa, trasmessa in data 25/02/2010 alla CTVA e pubblicata in data 28/02/2010, si prescrive di sviluppare il progetto definitivo conformemente alle soluzioni e varianti proposte nella suddetta documentazione. Per quanto riguarda lo svincolo di Montecchio Maggiore, si richiede di analizzare l'opportunità di adottare, in sostituzione dello schema planimetrico proposto, una soluzione di ridotto ingombro, minore impatto visivo e di limitata interferenza con il Centro Intermodale di Scambio - CIS e con la relativa viabilità di collegamento alla rete ordinaria, nell'ottica di assicurare sempre la compatibilità con il progetto del Nuovo Casello di Montecchio, a cura della società BS - PD, in tutte le possibili fasi intercorrelate di realizzazione;
3. Con riferimento alle valutazioni aggiornate di traffico sviluppate dal Proponente, tenuto conto anche della congiuntura sia attuale che presumibile in futuro, si rileva che il Nuovo Sistema Tangenziali Venete Verona-Vicenza-Padova e il già realizzato Passante di Mestre realizzano un potenziamento del corridoio autostradale regionale, ad esclusione del tratto autostradale A4 tra Padova e Innesto del Passante di Mestre (Dolo) dove è prevedibile un peggioramento dell'esercizio in relazione alla invariata capacità. Si prescrive pertanto di analizzare complessivamente le condizioni future di traffico, valutando i riflessi sull'asse in progetto;
4. Con riferimento alle interferenze dell'asse in progetto con l'Autostrada A4, sia in fase di costruzione che in fase di esercizio, il progetto definitivo dovrà affrontare e risolvere i seguenti aspetti:
 - Sviluppo del progetto planoaltimetrico del Sistema delle Tangenziali e dei suoi svincoli in stretta correlazione con il rilievo planoaltimetrico della A4;

- Impiego di tecnologie esecutive congruenti con i fasaggi realizzativi di cui al punto seguente, tali da preferire l'impiego di strutture prefabbricate (così da permettere tempi di realizzazione il più contenuti possibile);
 - Ove progettualmente non evitabile l'interferenza con la funzionalità degli svincoli esistenti, saranno sviluppati fasaggi realizzativi di dettaglio tali da preservare, anche tramite realizzazione di deviazioni provvisorie ed opere provvisionali, ove tecnicamente possibile, la funzionalità degli svincoli esistenti;
 - I fasaggi realizzativi saranno condivisi con gli enti Terzi al fine di concordare le modalità di risoluzione delle interferenze più adatte;
 - Il coordinamento planoaltimetrico tra A4 e il Sistema delle Tangenziali dovrà consentire l'individuazione di varchi di comunicazione di servizio tra le due infrastrutture;
5. Con riferimento alla situazione di criticità della qualità dell'aria relativamente ai macroinquinanti e tenuto conto dei livelli dell'ozono, delle polveri fini e loro precursori, così come risulta dalle centraline ARPAV che registrano superamenti dei limiti previsti dal D.M.60/2002 e dalla Direttiva 2008/50/CE per le medie orarie, giornaliere ed annuali, situazione che rispecchia l'andamento generale dell'intero bacino padano e considerato che la zona ad ovest di Verona e la zona tra Vicenza e Padova non risultano monitorate, si rende necessario prevedere degli interventi di mitigazione, a carico del soggetto proponente, e compensazione, in accordo con gli enti territoriali interessati, per gli inquinanti primari da perseguire con intese che coinvolgano tutti i soggetti interessati alla pianificazione, al controllo dei carichi emissivi ed alla gestione dell'opera.

Il progetto definitivo inoltre deve:

6. Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione, in particolare introdurre nel progetto elementi di mitigazione e di compensazione (viabilità complementari, percorsi ciclo-pedonali, ecc...) in accordo con le Entità territoriali di competenza e Consorzi di Bonifica, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici;
7. Recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale, come aggiornato, e integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, recepire e sviluppare inoltre le compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche, per un valore non inferiore al 2,0% dell'importo dei lavori; nel caso di interventi di ingegneria naturalistica garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni;
8. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere;
9. Prevedere, in relazione al sito *IT3220005 Ex cave di Casale – Vicenza*, parzialmente interferito dall'area di incidenza potenziale (da sostanze inquinanti in atmosfera come da emissioni sonora in fase di cantiere), preso atto delle risultanze della procedura di screening effettuata, l'aggiornamento della VINCA con integrazioni e/o con ulteriori documentazioni eventualmente necessarie per l'esame congiunto con gli Enti Territoriali di tutela;
10. Estendere il progetto di cantierizzazione dell'opera considerando, in aggiunta alle opere relative alle due direttrici principali, anche le opere di adeguamento della viabilità locale;
11. Definire la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica privilegiando aree interstiziali o prive di vincoli e riducendo comunque al minimo l'occupazione di

12. Approfondire le scelte di localizzazione relative al Cantiere operativo 04.2 Pk 79+400, situato nei pressi del sito Natura 2000 IT3220040 "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe", o, in alternativa, prevedere che:

- la viabilità di servizio al cantiere non si sviluppi nelle adiacenze del sito;
- gli interventi di scavo siano realizzati nella fascia compresa tra gli argini maestri del fiume e le sponde arginali, senza coinvolgere direttamente gli ambienti ricadenti all'interno del sito;
- la realizzazione dei lavori sia programmata in modo da evitare i periodi di massima sensibilità delle specie faunistiche eventualmente presenti, in particolare nella stagione coincidente con la fase riproduttiva del ciclo biologico;
- i lavori abbiano una durata limitata nel tempo e sia dettagliato nel progetto definitivo la proposta di ricomposizione paesaggistico - ambientale dell'area soggetta all'intervento accrescendo le funzioni di corridoio ecologico svolte dall'ambito fluviale in oggetto;

13. Approfondire lo studio degli effetti diretti ed indiretti dell'opera autostradale (comprese le opere complementari e quelle per il drenaggio e la sicurezza idraulica della stessa autostrada) sull'intero sistema idrografico e di bonifica dei bacini e sottobacini attraversati, verificando ed evidenziando gli aspetti di coerenza del progetto con le norme e le prescrizioni di tutela previste dai diversi Piani per l'assetto idrogeologico (PAI) sulle aree di pericolosità idraulica;

14. Assicurare la continuità delle acque di superficie della rete minore, laddove queste attraversino il sedime autostradale, con manufatti o con la formazione di corpi drenanti, costituiti da materiale inerte, disposti lungo l'asse originario;

15. Integrare le caratteristiche delle interferenze idrauliche per tutti gli attraversamenti idraulici individuati, valutando i seguenti aspetti:

- la tipologia dei corpi idrici attraversati, la tipologia degli attraversamenti, le quote di piena e i corrispondenti franchi idraulici;
- il grado di riempimento e la verifica, nel caso di attraversamento con manufatti scatolari, che le opere progettate non vadano in pressione;
- l'analisi del comportamento del corso d'acqua, sia in assenza sia in presenza dell'opera per definite portate del corso d'acqua;
- l'analisi del comportamento del corso d'acqua in fase costruttiva;
- l'analisi delle tendenze evolutive del fondo alveo;
- L'analisi della funzionalità delle opere di protezione dell'alveo e di quelle di difesa idraulica esistenti, o di cui è prevista la realizzazione;

16. Dettagliare puntualmente le verifiche idrauliche degli attraversamenti, in particolare dei viadotti su più campate con pile e fondazioni collocate all'interno dell'alveo, specificando le opere di protezione e di difesa esistenti, e le opere integrative in progetto;

17. Nei tratti in galleria previsti lungo il tracciato evidenziare, con adeguato studio idrogeologico, gli effetti della costruzione delle opere sul deflusso delle acque sotterranee, nei casi in cui viene interessata la falda; in particolare, per le gallerie sotto i monti Berici valutare, su base geologica e idrogeologica, gli effetti dello scavo sulla circolazione idrica di carattere carsico che alimenta numerose sorgenti, alcune delle quali oggi utilizzate, e le eventuali interferenze con le grotte e le cavità carsiche censite dalla Regione Veneto e protette dalla vigente normativa regionale;

18. Sulla base di una specifica progettazione di "architettura del paesaggio", approfondire le opere previste per la progettazione dei tratti in viadotto degli svincoli e degli imbocchi delle gallerie;
19. Con riferimento all'interferenza della nuova infrastruttura con la Linea Ferroviaria AV/AC, verificare la compatibilità delle opere trasversali di attraversamento idraulico delle due infrastrutture nei tratti in affiancamento e dettagliare gli aspetti ambientali;
20. Ridurre il consumo energetico facendo ricorso a tecnologie e dispositivi di massima efficienza e integrando le strutture con sistemi basati su fonti rinnovabili;
21. Produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di riutilizzo delle terre ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs n°152/06, modificato col D.Lgs. 4/08;

In relazione alle **Componenti Ambientali** si dovrà:

22. Approfondire ed implementare il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sul territorio con particolare riferimento ai comuni già classificati come zone di risanamento dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) e alla presenza di ricettori sensibili per stimare le emissioni e le ricadute dovute alla nuova infrastruttura in riferimento al dominio assunto dal SIA;
23. Prevedere, in stretta connessione con il PMA di progetto, le azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni del PRTRA e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa sulla qualità dell'aria, relativamente agli ambiti in cui il contributo emissivo reale dovuto alla "sorgente tangenziale veneta" determina un incremento del carico rispetto alla situazione ante-operam;
24. Aggiornare l'analisi della qualità dell'aria, tramite valutazione degli inquinanti atmosferici derivanti dall'inserimento del nuovo input emissivo, approfondendo le simulazioni modellistiche riferite ai parametri temporali presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa che entreranno in vigore durante il periodo di esercizio dell'opera. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera;
25. Stipulare un Protocollo Operativo tra Regione Veneto, Province di riferimento, ARPA Veneto ed Enti Locali interessati. Il Protocollo Operativo, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, deve contenere i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE, siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del GESTORE, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente al Sistema Tangenziali Venete rileva il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/50/CE o la soglia di allarme per l'ozono di cui all'allegato XII. I superamenti saranno riferiti alla misurazione di un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del GESTORE. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Veneto la quale informa sui superamenti e avvia le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni e che, per quanto riguarda il Sistema Tangenziali Venete, prevedono tra gli altri la riduzione della velocità a 110 Km/h sui tratti autostradali interessati dai superamenti.

26. Prevedere obbligatoriamente, nelle aree di servizio dislocate lungo la nuova infrastruttura, la disponibilità per autotrazione di distributori di GPL, metano, biocarburanti ed alimentazione elettrica. Inoltre la progettazione delle aree di servizio e dei relativi edifici, dovrà essere oggetto di particolare studio sotto il profilo della qualità architettonica e dell'inserimento paesaggistico.

27. Verificare gli eventuali impatti della realizzazione degli attraversamenti con i corsi d'acqua, sia nella fase di esercizio che nella fase di costruzione. Inoltre, le opere provvisorie e le attività di cantiere non dovranno alterare in maniera significativa e permanente l'ecosistema fluviale; gli eventuali fenomeni transitori di alterazione delle condizioni idrobiologiche dovranno essere oggetto di monitoraggio e dovranno essere mitigate nel corso della realizzazione dell'opera;
28. Il monitoraggio dovrà essere esteso anche alla fase post-operam, al fine di consentire la verifica degli effetti quali-quantitativi sulla componente idrica derivanti dalle opere di mitigazione proposte ed apportare eventuali correttivi;
29. Prevedere, in termini di valenza contrattuale, l'incremento di aree di fitodepurazione integrative e/o sostitutive delle vasche di raccolta delle acque di piattaforma, realizzando anche porzioni boscate con essenze autoctone, e:
- verificare che le variazioni del corpo idrico impattato, a seguito del processo di restituzione al ricettore naturale, siano compatibili con le indicazioni dell'Autorità di Bacino;
 - integrare il progetto definitivo con ubicazione di quegli impianti localizzati in aree diverse da quelle intercluse, con i necessari piani di manutenzione, monitoraggio e controllo delle acque in uscita dall'impianto;
30. Silenziare le sorgenti di rumore sia in fase di cantiere che nella fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti, secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale";
31. Predisporre nel progetto definitivo un piano accurato di indagini geognostiche al fine di studiare i possibili accorgimenti progettuali da mettere in atto in fase esecutiva per la realizzazione delle gallerie senza alterare lo stato di equilibrio idrogeologico preesistente;
32. Specificare puntualmente, in merito alle aree SIC interferite dall'opera in esame (SIC IT3210042 - Fiume Adige Tra Verona Est e Badia Polesine; SIC IT3220037 - Colli Berici; SIC IT3220040 - Bosco di Dueville e risorgive limitrofe), il tratto interessato e la superficie impattata dall'opera e dal cantiere e prevedere, inoltre, misure compensative, di carattere ambientale e paesaggistico, per la sottrazione degli habitat, non di interesse comunitario, attraversati dall'opera;
33. Specificare il periodo di lavoro (mesi dell'anno) relativamente alle opere che ricadono all'interno di aree SIC, importante per la definizione delle interazioni con le componenti biotiche e per le indicazioni delle necessarie compensazioni e mitigazioni;
34. Assicurare, per l'intero sviluppo dell'opera, corridoi protetti di attraversamento (sottopassi faunistici e ponti ecologici) della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati per mitigare le discontinuità arrecate agli ecosistemi, specificandone le tipologie e la loro localizzazione rispetto all'opera in progetto;
35. Effettuare il bilancio delle superfici boscate, quantificando in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive di rimboschimento compensativo in ottemperanza al D. Lgs. 227/2001 art.4 e Normativa regionale vigente. Realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la

funzione di corridoi ecologici;

36. Formulare, in fase di progettazione definitiva, studi adeguati al fine di caratterizzare acusticamente le varie fasi dell'opera, nel rispetto delle disposizioni legislative vigenti;
37. Prevedere che, al fine della mitigazione dell'impatto sulle specie animali in fase di costruzione, con particolare riferimento al rumore, nelle aree sensibili, la fase di cantiere non coincida con il periodo di riproduzione dell'avifauna, cioè il periodo compreso tra aprile e giugno;
38. Redigere una cartografia aggiornata e dettagliata in scala opportuna con evidenziati i ricettori sensibili all'impatto acustico nonché un inventario degli stessi in conformità al D.P.R. 30/03/2004 n°142 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447", afferente al tracciato nella versione aggiornata e integrata trasmessa dal Proponente in data 25/02/2010, comprese le opere accessorie.
39. Fornire, in ordine al clima acustico post operam (valutazione pre-mitigazione), la caratterizzazione acustica al fine di consentire la valutazione puntuale dell'effettiva efficacia delle mitigazioni previste sull'infrastruttura;
40. Ottemperare alle disposizioni descritte nell'Allegato 4, "*Criterio di valutazione delle percentuali delle attività di risanamento da ascrivere a più sorgenti sonore che immettono rumore in un punto*", del D.M. 29/11/2000, relativamente alla considerazione della concorsualità delle infrastrutture, ed estendere di conseguenza gli interventi di mitigazione, ove necessario a garantire il rispetto dei limiti di normativa, anche considerando le infrastrutture concorsuali;
41. Ai fini della valutazione dei possibili impatti sul paesaggio derivanti dalla realizzazione dell'opera in generale e dei viadotti in particolare, sviluppare nel progetto definitivo adeguate fotosimulazioni, nell'elaborazione grafica, nel numero e nella rappresentatività delle condizioni percettive "da" e "verso" l'opera in progetto;
42. Migliorare l'inserimento paesaggistico dei viadotti attraverso l'adozione di interventi tesi a minimizzare l'impatto sul paesaggio e sull'insieme naturalistico ed architettonico che si sviluppa sullo sfondo della visuale;
43. Sviluppare le opere di sistemazione a verde di ripristino ambientale e di rinaturalizzazione previste in progetto assumendo come riferimento:
 - "*Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde*" Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997;e altri manuali qualificati quali, ad esempio:
 - "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica", Reg. Lombardia, 2000;
 - "Manuale di Ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001;
 - "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002;
44. Prevedere il maggior numero e la più ampia estensione possibile di barriere alberate, lungo tutto il tracciato autostradale, in modo da realizzare, oltre che una mitigazione anche una compensazione ambientale; prevedere inoltre l'inserimento di barriere, soprattutto di tipo vegetale, con funzione di filtro alla ricaduta di inquinanti anche in quelle aree dove vi potrebbe essere un danno alla qualità della produzione agricola di pregio;
45. Salvaguardare, nelle interferenze con i corsi d'acqua, la morfologia naturale, la qualità ambientale e le biodiversità, prevedendo altresì interventi di rinaturalizza-

46. Predisporre un Piano per la sistemazione e la gestione delle aree a verde, delle aree attrezzate e di fitodepurazione, con finalità di filtro e di mitigazione visiva, previste all'interno dell'ambito di intervento di competenza del Sistema delle Tangenziali Venete, con la finalità di ripristinare e ricostruire corridoi ecologici ed interventi di compensazione di habitat interferiti, da predisporre in accordo con i competenti uffici dell'ARPAV;

Per la fase di cantiere si deve:

47. Dettagliare la cantierizzazione:

- garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere;
- specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente;
- analizzando il rumore e le vibrazioni dei cantieri, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;
- descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione di rilevati, trincee e gallerie, l'invio a discarica;
- definendo le modalità e procedure di demolizione di opere esistenti, con la relativa valutazione degli impatti ed identificazione dei siti di discarica;
- individuando i consumi idrici della fase di cantiere, predisponendo un piano di approvvigionamento idrico che indichi le relative fonti e che sia compatibile con le risorse disponibili;
- specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere;
- progettando, per ogni cantiere, un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dai cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale;
- specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;

48. Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:

- Percorsi impegnati;
- Tipo di mezzi;
- Volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
- Percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati.
- Percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.

49. Prevedere per la fase di realizzazione dei viadotti e/o laddove sono presenti falde superficiali, che:

- le necessarie misure atte ad assicurare che le attività di perforazione e di ese-

cuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, nelle falde superficiali;

- l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.
- l'adeguamento, attraverso nuove indagini con dettaglio commisurato alla complessità stratigrafica e tettonica e allo stato di fratturazione dei rilievi carbonatici, delle conoscenze sulla circolazione idrica sotterranea negli acquiferi interferiti dal tracciato, al fine di definire le soluzioni progettuali delle opere e, con particolare riferimento alle trincee e alle gallerie, verificare che le stesse non possano ostacolare i deflussi delle falde o favorire fenomeni di depauperamento della risorsa.

50. Anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione dell'infrastruttura, ove queste non interferiscano con le attività di cantiere;
51. Utilizzare dei mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico ed adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti;

Il proponente nella redazione del **progetto definitivo** deve inoltre:

52. Predisporre un Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le norme tecniche dell'allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 e le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni, da concordare con l'ARPA Regionale; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto;
53. Avviare, già nella fase di progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori, le attività di monitoraggio ambientale ante operam. Il PMA dovrà essere ottimizzato, sulla base di una più puntuale valutazione degli effetti ambientali di portata locale, e coerentemente esteso alle infrastrutture in adeguamento, agli assi delle nuove tangenziali, ai principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale, nonché agli interventi sulle viabilità ordinarie interferite;
54. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);

In relazione alle **Osservazioni** insorgenti dal territorio, inoltre, si dovrà:

55. Verificare, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, gli aspetti estetici dei manufatti e, soprattutto, la validità e le modalità del loro inserimento nel paesaggio, anche mediante fotosimulazioni, non solo per le opere d'arte principali, ma anche per tutte le opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche. In particolare questo concetto deve essere applicato nel:
- progettare le barriere antirumore, tenendo conto che il paesaggio della pianura (per le condizioni di ampia intervisibilità che la sua morfologia in alcuni casi consente, oltre che per l'edificato) presenta spesso un valore storico-ambientale diffuso;
 - prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturalizzazione (piantumazioni, mascheramenti);
 - verificare ed omogeneizzare le luci dei viadotti e le sezioni delle pile al fine di favorire l'inserimento paesaggistico;

- prevedere che le opere di sostegno siano a finitura simili a quelle esistenti, quando non in adiacenza;
- prevedere sempre un'ampiezza delle luci di riva per il mantenimento quando non l'ampliamento delle fasce ripariali, atte a costituire corridoi ecologici;

56. Contenere, in relazione alle problematiche su viabilità locali, interferenze con pre-esistenze Urbanistico-Storico-Paesaggistiche, gli approfondimenti progettuali relativi alle interferenze con gli ambiti edificabili di progetti edilizi o impiantistici (realizzati o già in possesso dei pareri favorevoli delle Commissioni Edilizia dei Comuni interessati), approfondimenti progettuali che consentano l'applicazione di soluzioni concordate, in particolare ma non esaustivamente per:

- Centro Intermodale di Scambio e Servizi (CIS);
- Sito della Bottega Veneta;
- Villa Trissino, e altre ville storiche.

Inoltre, a seguito delle numerose osservazioni del pubblico acquisite dal MATTM, verificare le interferenze critiche generate tanto dall'asse principale quanto dalle viabilità secondarie e le opere accessorie, con le aree edificate, sia a destinazione residenziale che produttiva, ed effettuare gli adeguati approfondimenti progettuali in modo da giungere a soluzioni concordate.

Si **raccomanda** inoltre che:

- Qualora non previsto, venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere;
- Il Proponente nelle successive fasi progettuali analizzi eventuali varianti locali dovute alle numerose sollecitazioni di enti pubblici e privati (cittadini e imprenditori) che presentino situazioni di criticità puntuali, in particolare per quanto riguarda l'attraversamento di Vicenza e la soluzione dello svincolo di Campedello con la contemporanea risoluzione della messa in sicurezza idraulica del centro storico di Vicenza;
- Con riferimento al Patrimonio artistico archeologico e culturale, in considerazione delle problematiche relative ai punti dove il patrimonio artistico, architettonico e archeologico risulta più consistente, il progetto definitivo proponga soluzioni progettuali supportate da una attenta analisi visuale, supportata da foto simulazioni specifiche;
- Il progetto definitivo preveda, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.);
- Vengano sempre coinvolte, in relazione agli effetti sugli aspetti agro-ecosistemici, le associazioni di categoria per individuare le opportune misure di mitigazione e di compensazione, in ordine alla determinazione degli indennizzi di esproprio fare ricorso all'applicazione dell'"Accordo del Passante di Mestre";
- Prevedere, ove possibile, una più contenuta fascia di rispetto dell'infrastruttura;
- Studiare possibili sistemi di incentivazione, ad esempio anche di tipo tariffario, per favorire l'utilizzo di carburanti alternativi e a minore impatto;

- h.** Avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni;
- i.** In fase di progettazione definitiva ed esecutiva, siano verificate le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità;
- j.** Si approfondiscano le problematiche relative alla richiesta di un nuovo svincolo da realizzarsi sulla tangenziale sud di Verona, in corrispondenza di via Vigasio/via dell'Esperanto, ed opere annesse, in collaborazione con l'amministrazione Comunale interessata;
- k.** Sia prevista per la segnaletica orizzontale l'utilizzo di tecniche che massimizzino la visibilità anche in condizioni di nebbia.

Presidente Claudio De Rose
(Presidente)



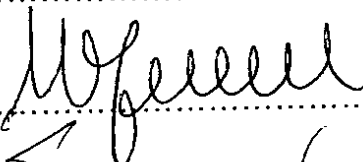
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

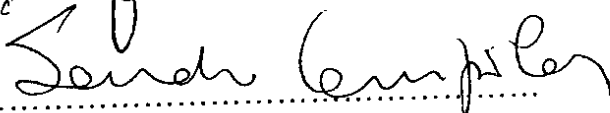
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

ASSENTE

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

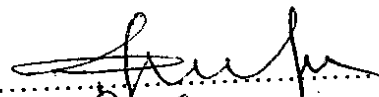
Prof. Vittorio Amadio



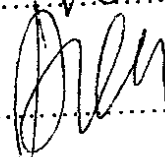
Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

Prof. Gian Mario Baruchello



Dott. Gualtiero Bellomo



Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

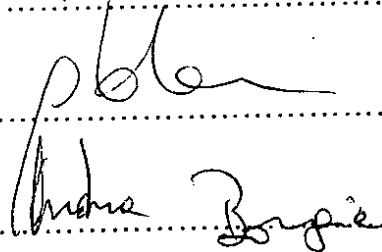
Ing. Stefano Bonino



Dott. Gaetano Bordone

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia



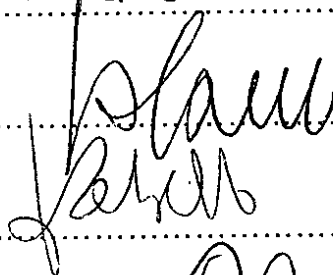
Prof. Ezio Bussoletti

ASSENTE

Ing. Rita Caroselli

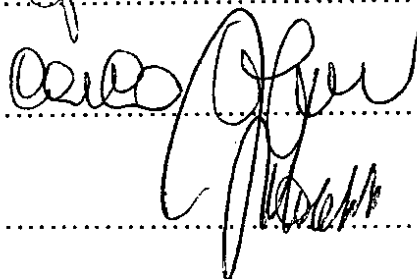
ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

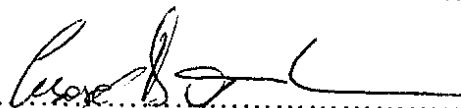
Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Dott. Cesare Donnhauser

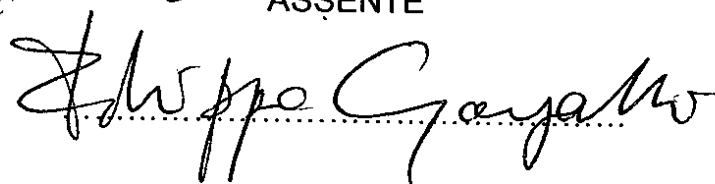


Ing. Graziano Falappa

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

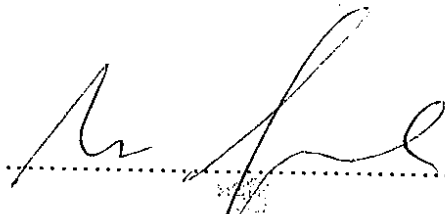
Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero


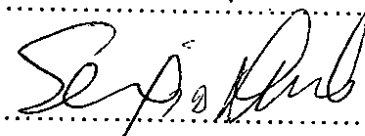
Avv. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

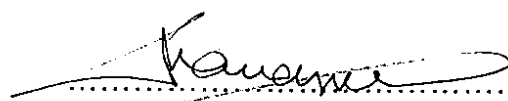


ASSENTE

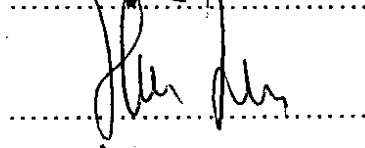

ASSENTE



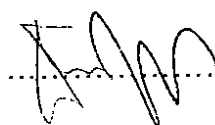
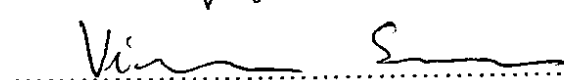
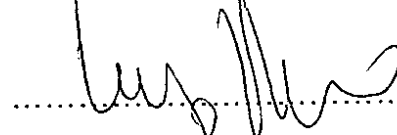
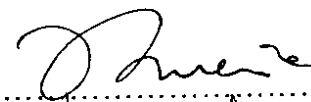
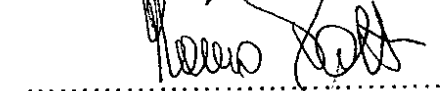

ASSENTE



ASSENTE



ASSENTE



MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione
Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

Ing. Giuseppe Fasiol
(Rappresentante Regione Veneto)

ASSENTE

[Signature]

ASSENTE

[Signature]

La presente copia fotostatica composta
di N° 31 (restano) fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 20.08.2010

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione