



57

0

Handwritten signatures and initials

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

Parere n. 3017 del 24 Maggio 2019

Handwritten notes and signatures on the right side of the page

<p>Progetto:</p>	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>“Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta. Sistemazione viabilità interferita. Viabilità di collegamento Gasparona con zona industriale di Brenganze. Lotto 2 – Tratta “B”: Variazione progettuale dal Km 29+100 al Km 30+100”</i></p> <p><i>IDVIP 4306</i></p>
<p>Proponente:</p>	<p><i>Regione Veneto</i></p>

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page

Commissione Tecnica di Verifica per l’Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota 417560 del 15/10/2018, acquisita con prot. DVA-23343 del 17/10/2018, con la quale la Regione Veneto ha presentato istanza per l’avvio della procedura di Verifica Varianti, art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all’art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 relativamente al progetto esecutivo dell’intervento *“Sistemazione viabilità interferita. Viabilità di collegamento Gasparona con zona industriale di Breganze. Lotto 2 tratta B. Variazione progettuale dal km 29+100 al km 30+100” dell’opera Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta.*”

VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante *“Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”*;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante *“Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”* e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che *“disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l’autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all’articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997”*;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante *“Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture”* e, in particolare, l’art. 216 *“Disposizioni transitorie e di coordinamento”*, comma 27;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante *“Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”*;

VISTI

- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente *“Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell’articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248”* ed in particolare l’art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- 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;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- 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;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la

Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"*;

VISTA la nota prot. DVA/24092 del 25/10/2019, acquisita con prot. CTVA/3783 del 26/10/2018, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) la procedura di Verifica Varianti, art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 relativamente al relativamente al progetto esecutivo dell'intervento *"Sistemazione viabilità interferita. Viabilità di collegamento Gasparona con zona industriale di Breganze. Lotto 2 tratta B. Variazione progettuale dal km 29+100 al km 30+100"* dell'opera *Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta.*;

CONSIDERATO che:

- con Parere n. 77-CSVIA-PRR-VIA del 13/02/2006 la Commissione ha espresso giudizio positivo, con prescrizioni, circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare della *"Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta"*;
- con Delibera n.96 del 29.03.2006 il CIPE, ai sensi e per gli effetti della Legge n. 443 del 21.12.2001 e del Decreto Legislativo n.190 del 20.08.2002, ha approvato il progetto preliminare della *"Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta"*;
- in data 31 luglio 2009 il Consiglio dei Ministri ha dichiarato lo stato di emergenza socioeconomico ambientale nei territori delle provincie di Treviso e Vicenza e con ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri numero 3802 del 15/08/2009, è stato nominato il commissario delegato;
- in data 04/09/2009 il Commissario Delegato, ha provveduto a consegnare sotto le riserve di legge, le attività di redazione della progettazione definitiva, conseguentemente si è provveduto alla redazione del progetto definitivo, consegnandolo all'ufficio del Commissario in data 05/01/2010;
- il comitato tecnico scientifico previsto dall'ordinanza n. 3802/2009 della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha espresso il proprio parere sul progetto definitivo in data 22/03/2010;
- con il Decreto n.10 del 20/09/2010, il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo della *Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta*, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2, comma 2, dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3802 del 15/08/2009;
- con il Decreto n.123 del 23/12/2013, il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza ha approvato il progetto esecutivo della *Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta*;

ESAMINATA e VALUTATA la documentazione tecnica ed amministrativa trasmessa dalla Regione Veneto:

- con nota prot. 417560 del 15/10/2018, acquisita con prot. DVA-23343 del 17/10/2018, recante allegati tecnici all'istanza di variante;

CONSIDERATO che la Regione Veneto nell'istanza di avvio alla procedura di variante in oggetto fa presente quanto segue:

"La Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta attraversa le provincie di Vicenza e Treviso. Parte dall'autostrada A4 Milano-Venezia in corrispondenza del casello di Montecchio Maggiore (VI) e, dopo aver intersecato la A31 Valdastico, termina sulla A27 Venezia-Belluno a Spresiano (TV).

Il tracciato si estende per 94 chilometri e interessa il territorio di 36 Comuni, 22 nella Provincia di Vicenza e 14 nella Provincia di Treviso. Dopo la gestione commissariale a seguito della dichiarazione di "Emergen-

“Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta. Sistemazione viabilità interferita. Viabilità di collegamento Gasparona con zona industriale di Breganze. Lotto 2 – Tratta “B”: Variazione progettuale dal Km 29+100 al Km 30+100”

za determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza”, conclusasi il 31.12.20116, subentra quale soggetto concedente la Regione del Veneto, in regime “ordinario” dal 01.01.2017.

Il progetto delle Pedemontana Veneta ha l’obiettivo di riordinare e riorganizzare l’intero sistema viario del territorio di riferimento per migliorare i livelli complessivi di qualità e sicurezza, in funzione delle esigenze di mobilità e dello sviluppo a livello locale, consentendo modifiche sostanziali all’assetto della mobilità stessa sull’intero Nord-Est.

Con decreto Commissariale n.126/2013, viene approvato il progetto esecutivo dell’opera con prescrizioni. Il progetto esecutivo del tratto in oggetto prevedeva una viabilità di collegamento fra la SP111 “Gasparona” esistente e la zona industriale del comune di Breganze, consistente in un cappio che, sviluppandosi immediatamente a Est dell’esistente viadotto sul fiume Astico, permetteva ai veicoli di sottopassare la SP111 e la SPV, per entrare in una rotatoria posizionata a Nord delle due arterie.

La prescrizione di cui sopra cita: “in riferimento alla viabilità locale a Sud del casello di Breganze Ovest, l’approvazione dell’opera rimane subordinata alla specifica definizione degli accordi con il comune di Breganze, tenuto conto, fra l’altro, della necessità di avviare una nuova procedura per l’acquisizione di parte delle aree interessate”.

In accoglimento della prescrizione del Commissario descritta, è stata quindi redatta una variante al progetto, qui presentata, frutto dei prescritti accordi con l’amministrazione comunale interessata, che sviluppa il tratto in questione sostanzialmente in parallelo al tracciato principale della superstrada, ricompreso nella fascia di rispetto dell’opera principale.”

VISTO il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, prot. MiBAC | DG-ABAP_SERV V | 05/04/2019 | 0010297-P acquisito dalla DVA al prot. DVA-8791 del 5/04/2019 con il quale la Direzione generale del MiBAC, per quanto di competenza, esprime parere favorevole alla variazione progettuale proposta con alcune prescrizioni nell’ambito di applicazione dei beni culturali e dei beni paesaggistici.

CONSIDERATO che l’oggetto del presente parere è l’esame, nell’ambito del “Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta Sistemazione viabilità interferita. Viabilità di collegamento Gasparona con zona industriale di Breganze. Lotto 2 tratta B”, della “Variazione progettuale dal dal km 29+100 al km 30+100” ai fini della verifica ai sensi dell’art.169, comma 4 del D. Lgs. n.163/2006 e s.m.i. della sussistenza o meno delle condizioni del comma 3 dell’art. 169 citato, per le quali le proposte di variazione progettuale possono essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

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

ESPRIME LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI

1. INQUADRAMENTO GENERALE

La viabilità di collegamento Gasparona con zona industriale di Breganze è caratterizzata, secondo il progetto esecutivo approvato, da una sezione tipo C2 (quindi con larghezza complessiva di m 9,50, due carreggiate in doppio senso di larghezza m 3,50, con banchine all’esterno di 9,25 m) con velocità di progetto 60-100 km/h che caratterizzano essenzialmente l’asse 3 e l’asse 16.

Questi due assi collegano tre rotatorie.

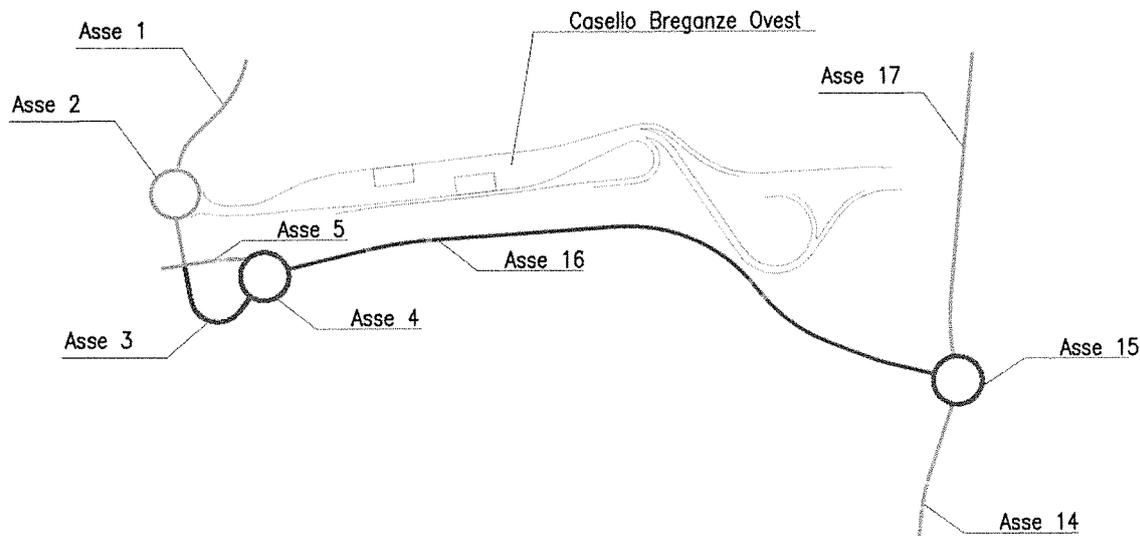
L’asse 3 collega la rotatoria del Casello di Breganze (asse 2) con la rotatoria sulla SP111 (asse 4).

L’asse 16, invece, collega quest’ultima rotonda con la rotatoria di interconnessione lungo la SP119 di via Capovilla (asse 15).

Sulla rotatoria lungo la SP119 (asse 15) si innestano inoltre i due assi 14 e 17 che ripristinano la viabilità.

Rispetto al Progetto Esecutivo, le modifiche sostanziali sono legate all'avvicinamento della nuova Gasparona SP111 alla SPV (asse 16) e all'inserimento della nuova rotatoria (asse 4), per favorire il collegamento con lo svincolo di Breganze (con conseguente modifica dell'asse 3).

Il nuovo andamento dell'asse 16 ha generato poi una leggera traslazione della rotatoria posta a Est (asse 15) e conseguenti modifiche dei relativi innesti degli assi 14 e 17. La sezione trasversale del nuovo tratto di SP111 permane pari ad una C2 come nel Progetto Esecutivo.



Keyplan

2. LA VARIANTE PROGETTUALE

A seguito della prescrizione R del suddetto Decreto, viene accolta la proposta di modifica dell'Amministrazione comunale di Breganze che prevede il nuovo tracciato della futura SP111 Gasparona parallelo a quello della Pedemontana.

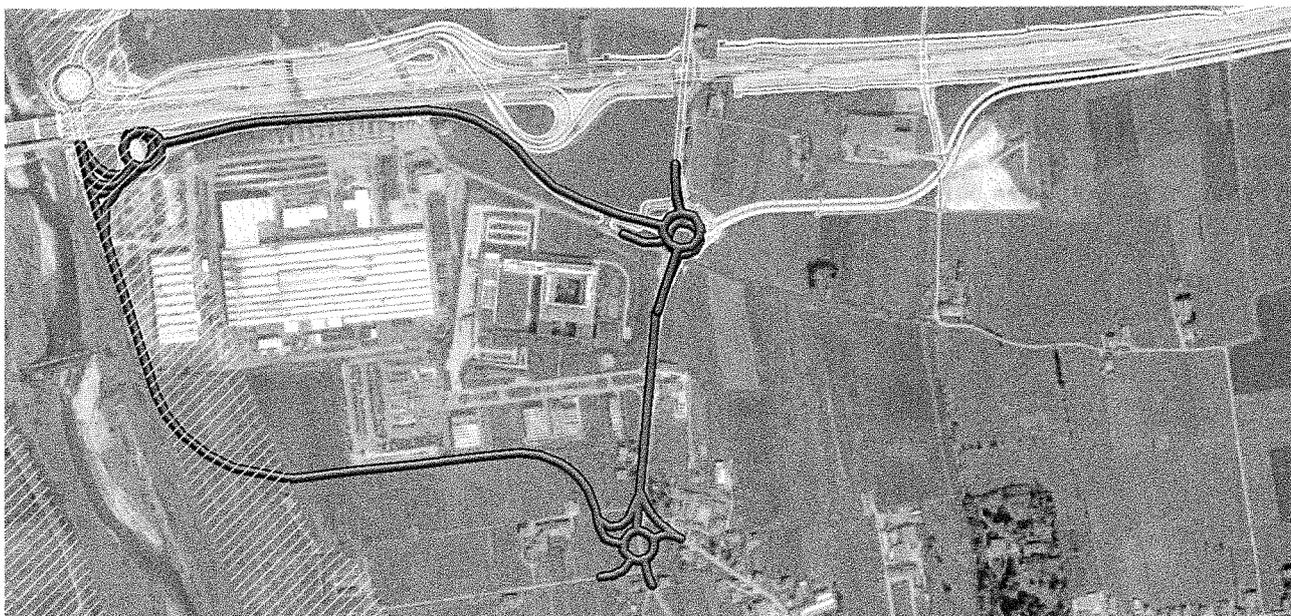
Il nuovo tracciato ha comportato l'eliminazione degli assi 6-7-8-9-10-11-12 e 13 presenti nel progetto esecutivo della VS2B006-0.

I rimanenti assi hanno le seguenti caratteristiche:

- asse 3: proveniente dallo svincolo di Breganze, sottopassa la SPV mediante il sottovia SO2B013-0 e si immette sulla nuova rotatoria in progetto, a sud dello svincolo di Breganze (asse 4);
- asse 4: nuova rotatoria tra asse 3 e SP111 "nuova Gasparona" (assi 5 e 16);
- asse 5: SP111 "nuova Gasparona" in arrivo dal viadotto Astico (nuovo tratto di collegamento alla rotatoria in progetto);
- asse 16: SP111 su nuova sede, a margine della SPV;
- asse 15: rotatoria tra la nuova SP111 e la viabilità di collegamento tra l'abitato di Breganze (a Nord di SPV) e l'area industriale (posta a Sud di SPV);
- asse 14: di collegamento tra la rotatoria (asse 15) e l'area industriale sud di Breganze;
- asse 17: di collegamento tra la rotatoria e l'abitato di Breganze.
- asse 1 (WBS VS2B006B-0): nuovo tratto di SP111 di collegamento tra la nuova rotatoria (asse 15) e la rotatoria posta sulla galleria artificiale "Olmo" di SPV.

Rispetto al Progetto Esecutivo, le modifiche principali sono legate all'avvicinamento della nuova Gasparona SP111 alla SPV (asse 16) e all'inserimento della nuova rotatoria (asse 4), per favorire il collegamento con lo svincolo di Breganze (con conseguente modifica dell'asse 5).

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number '15' and various initials and scribbles.



Confronto tra progetto esecutivo (in blu) e variante proposta (in rosso)

Come rilevato dai documenti agli atti, il nuovo andamento dell'asse 16 ha generato poi una leggera traslazione della rotonda posta a Est (asse 15) e conseguenti modifiche dei relativi innesti degli assi 14 e 17 e dell'asse 1 della VS2B006B-0.

La sezione trasversale del nuovo tratto di SP111 permane pari ad una C2 come nel Progetto Esecutivo.

Da un punto di vista dei vincoli, il tracciato in variante si colloca parzialmente su “*Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua*” derivante dalla presenza del Torrente Astico; successivamente interessa “*Viabilità/Fasce di rispetto*” e “*Idrografia/Fasce di rispetto*” della Roggia Seriola Breganze (cfr. estratto cartografico riportato a seguire).

Nel dettaglio l'interferenza interessa la fascia di rispetto di 150 m per lato relativa al Torrente Astico, con Vincolo Paesaggistico - D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett. C.

Su tale ambito le opere previste sono:

- rotonda di interconnessione Gasparona con zona industriale di Breganze, con sede stradale in rilevato (asse 4);
- asse di collegamento con rotonda del Casello di Breganze Ovest, con sede stradale in trincea fino alla sottovia già approvata (asse 3).

Come si rileva dal Proponente, non sono previste nell'ambito in oggetto altre opere relative all'intervento in oggetto (es. barriere antirumore), differenti rispetto al Progetto Esecutivo approvato, che abbiano impatto paesaggistico.

Durante la rielaborazione della soluzione progettuale condivisa con il Comune di Breganze, il Proponente ha ridefinito le mitigazioni ambientali quali opere a verde e le nuove barriere antirumore. In particolare, all'interno degli ambiti vincolati, si prevede per l'interferenza con Vincolo D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c) - Torrente Astico:

- Macchie ornamentali all'interno delle rotonde di interconnessione dell'infrastruttura con la viabilità locale;
- Prato con arbusti in corrispondenza dell'intersezione tra la SP111 e la nuova rotonda ad ovest del tratto di nuova realizzazione;
- Rinverdimento delle scarpate tramite idrosemina e prato fiorito all'interno delle aiuole spartitraffico.

3. ELEMENTI DI COMPATIBILITA' DELLA VARIANTE

L'art. 169 comma 3 del D.L. 163/2006 afferma quanto segue: "Le varianti da apportare al progetto definitivo approvato dal CIPE, sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere, sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore ove non assumano rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comportino altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato e non richiedano l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti; in caso contrario sono approvate dal CIPE..."

Come si può evincere da quanto illustrato nella documentazione agli atti, la variazione progettuale illustrata non comporta nessuna modifica sostanziale delle opere previste nel progetto approvato, in quanto si tratta di lievi modifiche al tracciamento degli assi della viabilità secondaria a ridosso della Pedemontana Veneta.

Inoltre, per quanto sopra, anche la localizzazione delle opere non è variata in quanto sono previsti soltanto dei lievi aggiustamenti planimetrici che mantengono la viabilità secondaria sempre a ridosso dell'asse principale, rispettando quanto indicato nella Prescrizione R del Decreto di approvazione del Progetto esecutivo del Lotto 2B.

La variante, infine, non necessita l'attribuzione di nuovi finanziamenti poiché la rimodulazione delle varie voci del quadro economico generale dell'opera non determina alcuna variazione al costo totale dell'investimento.

4. CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA

CONSIDERATO che:

1. **la variante in oggetto** risulta modificare il progetto così come è stato approvato fin dalle fasi preliminari, infatti:

- la Deliberazione del CIPE n.96/2006 di approvazione del Progetto Preliminare prescrive che:

"nel tratto compreso tra il km 28+000 e km 30+000, ottimizzare i raccordi con la viabilità ordinaria, evitando la sovrapposizione del traffico diretto alle aree urbane da quello pesante che ha origine e destinazione nell'area industriale esistente, e nel contempo approfondire la progettazione del ponte in modo da ridurre l'interferenza con l'alveo del torrente Astico."

Inoltre è prescritto:

"SUPERSTRADA IN PARALLELO ALLA SEDE DELL'ATTUALE GASPARONA

- L'intero tratto in questione dovrà rimanere più adiacente possibile e recuperare l'area di sedime dell'attuale superstrada Gasparona: dovranno essere approfonditi i progetti degli svincoli di Breganze, Marostica e Bassano mantenendo tutta la quota a piano campagna, in trincea e in galleria artificiale. [...]. Anche per tali settori dovrà essere elaborata una serie di valutazioni dell'inserimento e della sua ottimizzazione a mezzo di adeguate simulazioni fotografiche puntuali e a largo raggio per l'intero tratto di superstrada in argomento dovrà essere sviluppata la progettazione di un piano paesaggistico speciale, che dovrà comprendere regole e prescrizioni per la riduzione degli impatti sul paesaggio determinati da diverse caratteristiche degli insediamenti industriali, delle aree agricole ancora integre, coordinato con le opere di mitigazione necessarie per la realizzazione dell'opera in argomento;

- la superstrada va avvicinata alle zone industriali esistenti sia per delimitarle che per rivitalizzarle, senza prevedere gli ipertrofici sviluppi proposti;

- [...]

- la documentazione relativa all'impatto archeologico dell'opera in oggetto venga redatta in maniera esaustiva e corretta con le integrazioni e i completamenti richiesti dalla competente Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto.

- il con Decreto di approvazione n.126 del 23/12/2013 del Progetto Esecutivo della Superstrada Pedemontana Veneta, il Commissario Delegato prescrive alla lettera R, *“In riferimento alla viabilità locale a Sud del casello di Breganze Ovest, l’approvazione dell’opera rimane subordinata alla specifica definizione degli accordi con il Comune di Breganze, tenuto conto, fra l’altro, della necessità di avviare una nuova procedura per l’acquisizione di parte delle aree interessate”*

TUTTAVIA, CONSIDERATO che la variante in oggetto:

2. a seguito della prescrizione R del Decreto di approvazione del Progetto Esecutivo, accoglie e sviluppa la proposta di modifica dell’Amministrazione comunale di Breganze (nota prot. 1334 del 30/01/2018) che prevede il nuovo tracciato della futura SP111 Gasparona parallelo a quello della Pedemontana.
3. modifica la viabilità di collegamento tra la Gasparona e la zona industriale di Breganze contenendo gli ingombri delle opere complanari in posizione più aderente possibile al tracciato autostradale

IN PARTICOLARE:

4. le ottimizzazioni progettuali proposte in riferimento ai potenziali impatti ambientali generati dalla viabilità in esame inducono diversi miglioramenti:
 - essendo il nuovo tracciato proposto maggiormente distante dal nucleo abitato di Mirabella, anche in fase di esercizio allontanerà le sorgenti emissive in atmosfera dall’area residenziale;
 - sviluppandosi in rilevato, il nuovo tracciato non prevede escavazioni tali da interessare in modo diretto la falda, che si localizza a maggiore profondità, di conseguenza non sono prevedibili interferenze sulle acque. In fase di esercizio la trattazione delle acque connesse all’opera, garantisce una corretta gestione della risorsa idrica evitando percolazioni di sostanze inquinanti nella rete superficiale e sotterranea;
 - sviluppandosi in aderenza al tracciato autostradale, il nuovo tracciato andrà ad occupare una superficie complessivamente minore, riducendo di conseguenza il consumo di suolo; inoltre per i terreni agricoli interessati la pianificazione comunale vigente prevede già la possibilità che possano essere trasformati;
 - il nuovo tracciato non interferisce, sia per la fase di cantiere sia per quella in esercizio, con strutture vegetazionali significative, interessando superfici agricole a seminativo e una siepe costituita in prevalenza da robinia; sviluppandosi in un’area agricola interclusa, il nuovo tracciato non comporta per la componente faunistica prevedibili interferenze significative. Le analisi condotte dal proponente evidenziano che il tracciato in variante riduce le interferenze con le aree agricole e le siepi campestri presenti nell’area, inoltre si discosta dal corso del Torrente Astico riducendo in tal modo l’effetto barriera con le aree agricole poste ad est;
 - sviluppandosi in aderenza al tracciato autostradale, la nuova configurazione della viabilità allontana le sorgenti emissive, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio dell’opera, rispetto agli edifici residenziali presenti. Per i ricettori interessati dal nuovo tracciato, nonostante l’inserimento di barriere si prevede l’eventuale sostituzione degli infissi previa verifica del superamento del limite interno.
 - il nuovo tracciato non interferisce direttamente con elementi del sistema storico testimoniale. Anche in termini archeologici il progetto in variante non interferisce direttamente con preesistenze archeologiche, nè con aree caratterizzate da anomalie. A livello paesaggistico si colloca in un contesto che esprime una qualità paesaggistica bassa e capace di assorbire l’inserimento della nuova viabilità.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO

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

PER QUANTO RIGUARDA GLI ASPETTI AMBIENTALI DI COMPETENZA

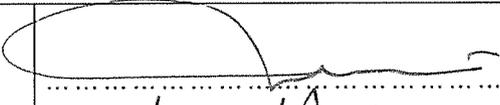
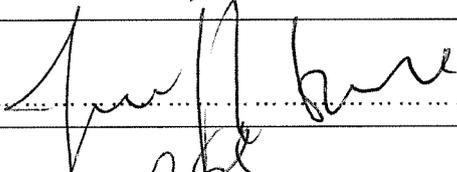
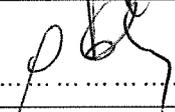
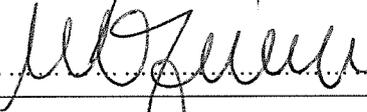
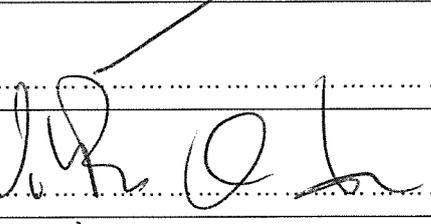
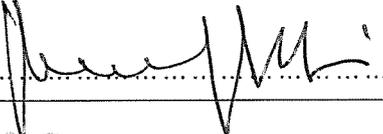
ESPRIME PARERE POSITIVO

alla Verifica Varianti, art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 relativamente al *Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Viabilità di collegamento Gasparona con zona industriale di Breganze. Lotto 2 – Tratta "B": Variazione progettuale dal Km 29+100 al Km 30+100*, in quanto sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art. 169 perché sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, **subordinandolo alle seguenti prescrizioni:**

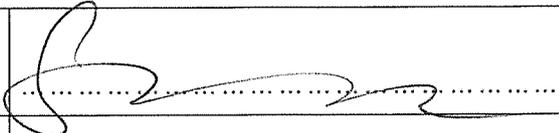
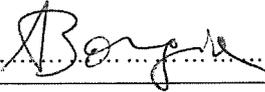
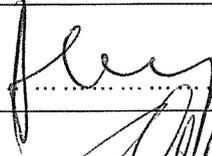
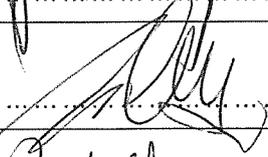
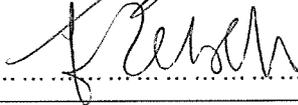
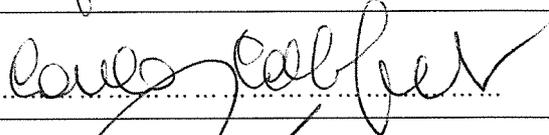
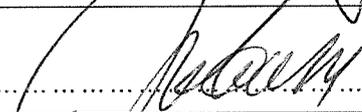
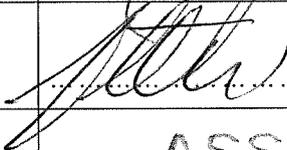
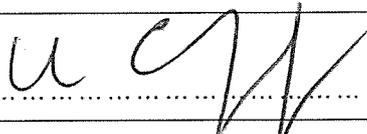
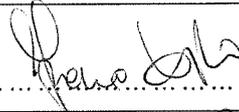
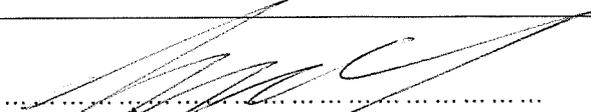
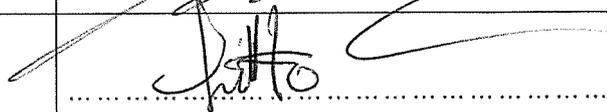
1. si prescrive di prevedere tutti gli accorgimenti necessari alla riuscita delle piantagioni;
2. dovranno essere utilizzati solo ed esclusivamente mezzi d'opera omologati rispetto alle migliori tecnologie disponibili presenti sul mercato relativamente alle componenti di emissioni atmosferiche e rumore e ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie;
3. l'utilizzo di mezzi e macchinari con motori a scoppio dovrà essere limitato per lo stretto necessario alle operazioni di cantiere;
4. i risultati e i report dei monitoraggi in fase di cantiere dovranno essere trasmessi al MATTM con cadenza semestrale;

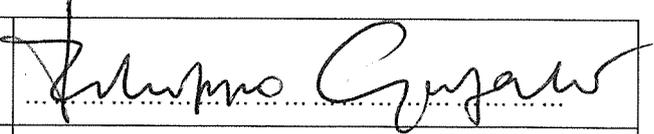
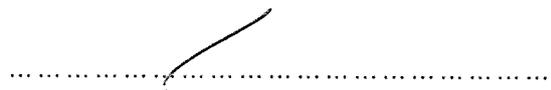
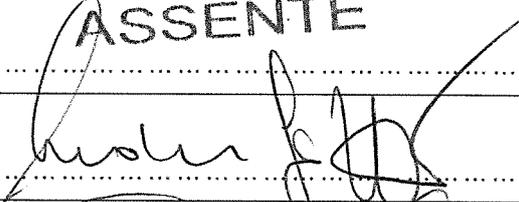
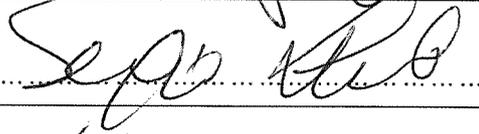
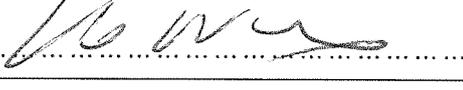
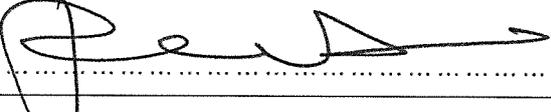
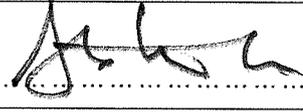
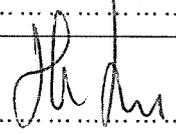
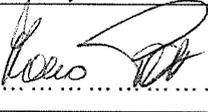
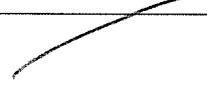
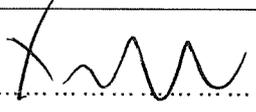
inoltre, si richiede di trasmettere al MATTM:

5. **prima dell'inizio dei lavori della variante considerata:** una relazione per specificare tutti gli interventi di tipo esecutivo, attivo e passivo previsti rispetto ai ricettori interessati dalla variante di svincolo in oggetto;
6. **a tre anni dalla realizzazione degli interventi:** un report sull'attecchimento delle piantagioni previste, garantendo la sostituzione delle morie e delle fallanze.

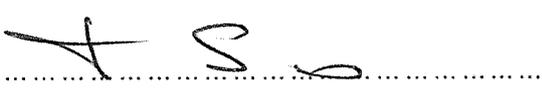
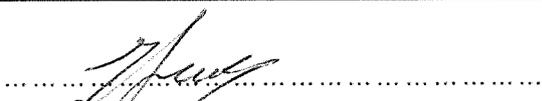
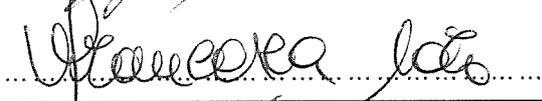
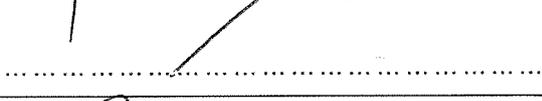
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	ASSENTE
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE

15 A L S

Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	

“Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta. Sistemazione viabilità interferita. Viabilità di collegamento Gasparona con zona industriale di Breganze. Lotto 2 – Tratta “B”: Variazione progettuale dal Km 29+100 al Km 30+100”

Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	