



Ministero della Transizione Ecologica

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. 72 del 5.03.2021

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 D.Lgs n. 163/2006</i></p> <p><i>“Superstrada Pedemontana Veneta. Lotto 3 Tratta D - Variazione progettuale dal km 85+600 al km 85+900 e dal km 83+200 al km 84+200”.</i></p> <p><i>Eliminazione cavalcavia Via Campagnola e realizzazione Rotatoria su Via Arcade S.P. 56</i></p> <p><i>IDVIP: 5746</i></p>
Proponente:	<p><i>Regione Veneto</i></p>

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

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- 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 D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 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”;*

PREMESSO che:

- La Regione Veneto (di seguito Proponente) 0546115 del 23/12/2020, acquisita con prot. MATTM-110420 del 30/12/2020, successivamente perfezionata con nota del 14/01/2021, acquisita al prot. MATTM-4438 del 18/01/2021, predisposta in riscontro a quanto richiesto dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con nota prot. MATTM-1527 del 11/01/2021 ha presentato, ai sensi dell’art. 169, c. 4, del D. Lgs. 163/2006, per gli effetti dell’art.1, comma 15, della L.55/2019 di conversione del D.L. 32/2019, comunicazione per l’avvio della procedura di verifica varianti relativo al progetto esecutivo *“Superstrada Pedemontana Veneta. Lotto 3 Tratta D - Variazione progettuale dal km 85+600 al km 85+900 e dal km 83+200 al km 84+200”. Eliminazione cavalcavia Via Campagnola e realizzazione Rotatoria su Via Arcade S.P. 56;*
- la Divisione con nota MATTM/6236 in data 22/01/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/290 in data 22/01/2021 ha trasmesso, ai fini dell’avvio della procedura di Verifica Varianti ai sensi dell’art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006 per gli effetti dell’art.1, comma 15, della L.55/2019 di conversione del D.L. 32/2019, relativa a *“Superstrada Pedemontana Veneta. Lotto 3 Tratta D -. Variazione progettuale dal km 85+600 al km 85+900 e dal km 83+200 al km 84+200”. Eliminazione cavalcavia Via Campagnola e realizzazione Rotatoria su Via Arcade S.P. 56,* la comunicazione sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;
- con nota prot. MATTM/6237 del 22/01/2021 acquisita al prot. CTVA/283 del 23/01/2021, la Divisione ha designato, prendendo atto della proposta di assegnazione trasmessa dal Presidente della Commissione, il Referente Istruttore della presente procedura;
- con nota prot. 1276-P del 15/01/2021, per conoscenza, acquisita dalla Commissione al prot. CTVA/194 del 18/01/2021, il MIBAC – DGABAP – Servizio V ha richiesto parere endoprocedimentale e contributo istruttorio alle proprie strutture di competenza;
- con nota prot. 4006-P del 5/02/2021, acquisita dalla Commissione al prot. CTVA/513 del 8/02/2021, il MIBAC – DGABAP – Servizio V ha trasmesso il proprio parere comunicando di *“ritenere per gli aspetti di competenza di non dover sottoporre a procedimento di VIA e esprime parere tecnico istruttorio positivo alla richiesta di valutazione della variante ai sensi dell’art. 216 c. 27 del D.Lgs 50/2016 e dell’art 169 del D.Lgs. 163/2006”* con alcune prescrizioni;

RILEVATO che:

- il progetto è inserito con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 “*Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche*” e s.m.i. tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale;
- 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;
- 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 Decreto n°132 del 23/12/2013 Il Commissario Delegato per la Pedemontana Veneta ha approvato il progetto esecutivo del Lotto 3D ai sensi e per gli effetti di cui all’art. 2, comma 4, dell’ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3802 del 15/08/2009

RILEVATO che:

Il presente parere ha per oggetto l’esame della documentazione acquisita per la Verifica Varianti, ai sensi dell’art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006 relativa a “*Superstrada Pedemontana Veneta. Lotto 3 Tratta D - Variazione progettuale dal km 85+600 al km 85+900 e dal km 83+200 al km 84+200*”. *Eliminazione cavalcavia Via Campagnola e realizzazione Rotatoria su Via Arcade S.P. 56*, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata MATTM/5185 in data 20/01/2021.

Con [ID5745], viene esaminata, con parere nella medesima seduta, la procedura di Verifica Varianti ai sensi dell’art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006 per gli effetti dell’art.1, comma 15, della L.55/2019 di conversione del D.L. 32/2019, relativa a “*Superstrada Pedemontana Veneta. Lotto 3 Tratta D - Variazione progettuale dal km 79+300 al km 79+900*”. *Eliminazione cavalcavia Via Fornace Vecchia e realizzazione rotatoria tra S.P. 248 e S.P. 55.*

RILEVATO inoltre che:

La "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta" si sviluppa nel contesto del Corridoio europeo n. 5. Consentendo la chiusura di un ideale anello che racchiude l'intera area centrale veneta, la SPV congiunge l'area vicentina a quella trevigiana, interessando in particolare l'ambito territoriale della valle dell'Agno, tra Montebelluna e Castelfranco, e della zona pedemontana veneta, tra Malo e Bassano del Grappa in provincia di Vicenza e tra S. Zenone degli Ezzelini, Montebelluna e Spresiano in provincia di Treviso

Con riferimento al Lotto 3 – Tratta D, in cui richiede la variante di cui alla presente procedura, il progetto esecutivo è stato approvato dall'ufficio del Commissario Delegato Con Decreto n°132 del 23/12/2013.

Gli interventi in esame si trovano nel territorio del Comune di Povegliano (TV).

Il progetto esecutivo approvato dall'ufficio del Commissario Delegato Con Decreto n°132 del 23/12/2013 prevedeva la sistemazione della viabilità secondaria di attraversamento di via Campagnola al fine di mantenere il collegamento nord-sud tra i comuni di Arcade e Povegliano, interrotto dalla realizzazione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta. Il progetto stradale prevedeva la realizzazione di un asse viario avente sezione trasversale pari a 6.50m (2.75m di corsie e 0.50m di banchine) e impostazione planimetrica in rettilineo per uno sviluppo di circa 180m. Il profilo altimetrico prevedeva lo scavalco della SPV, mediante il cavalcavia CA3D009-0 di via Campagnola, con livellette aventi massima pendenza pari al 4.15% e la connessione con le quote presenti in situ alle estremità nord/sud.

Il Comune di Povegliano con istanza n.6359 del 24.06.2019 ha proposto una modifica al Progetto Esecutivo approvato. Tale modifica consisteva nella richiesta di valutazione per la realizzazione di una nuova viabilità, parallela al tracciato della SPV sul lato nord, che potesse unire la strada comunale via Campagnola con via Molinella, alla quota del piano campagna, in alternativa alla realizzazione della struttura sopraelevata del Cavalcavia di progetto esecutivo, al fine di garantire la continuità alla viabilità locale, interrotta dalla costruenda SPV.

Con prot. 428530 del 04/10/2019 la Regione Veneto ha ufficializzato la richiesta del progetto al Concessionario.

Al contempo, dalle economie ricavate da suddetta eliminazione del cavalcavia e in accordo con l'Amministrazione Comunale, come compensazione, il Proponente propone, nel progetto in variante, una rotatoria di interconnessione tra via Arcade (SP56) ed il collegamento con la viabilità di continuità e collegamento allo svincolo di Povegliano (asse 5).

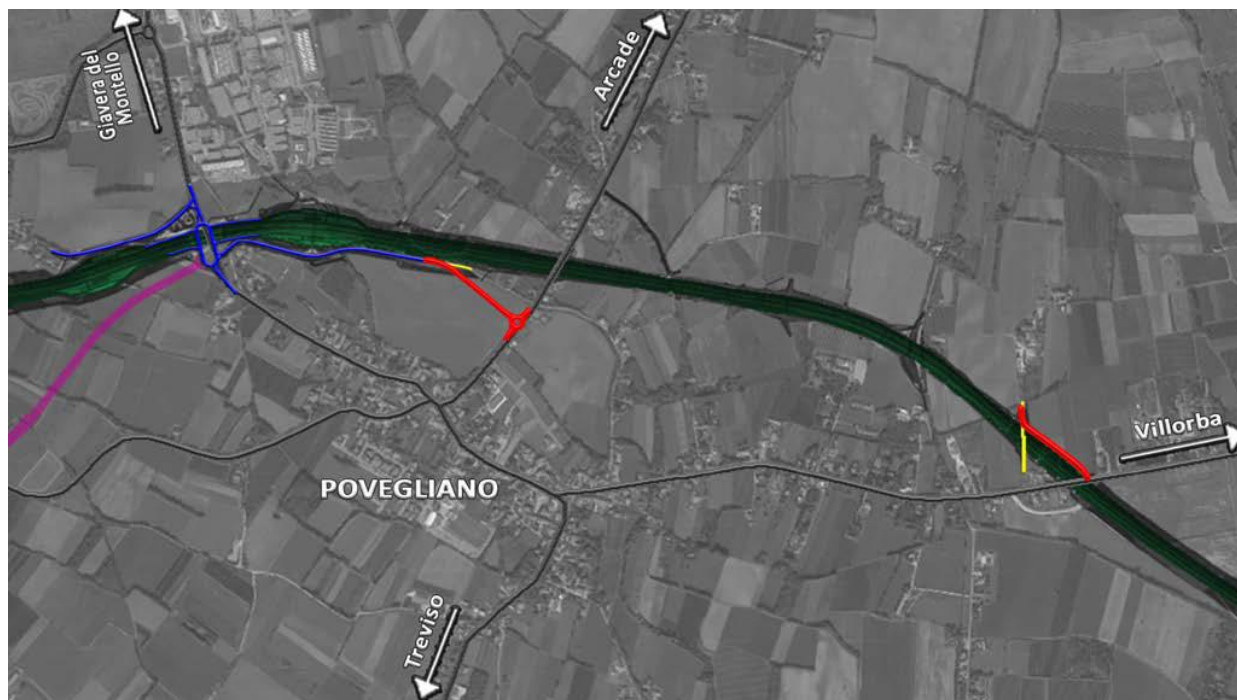
Il progetto in variante è, pertanto, distinto in due interventi principali: descritti di seguito separatamente

- Eliminazione cavalcavia via Campagnola (con nuovo collegamento via Campagnola con via Molinella) – pk dal km 85+600 al km 85+900
- Realizzazione rotatoria su Via Arcade S.P. 56 (con prolungamento della bretella che collega la rotatoria Lavaio (sud-est) fino alla SP56 via Arcade) –tra la pk 83+200,00 e la pk 84+200,00

Per il progetto in variante, il Proponente dichiara che, per quanto riguarda gli espropri, è stato aggiornato il Piano Particolare di Esproprio e l'Elenco Ditte.

Sebbene non esplicitato dal Proponente, la “Eliminazione cavalcavia Via Campagnola” ha carattere **non**

localizzativo in quanto “variante di tracciato delle opere lineari contenute nell'ambito del corridoio individuato in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici”. Per le medesime ragioni, la “Realizzazione rotatoria su Via Arcade S.P. 56” assume carattere **localizzativo**.



Planimetria generale: in blu il Progetto approvato, in rosso gli elementi nuovi ed in giallo quelli eliminati

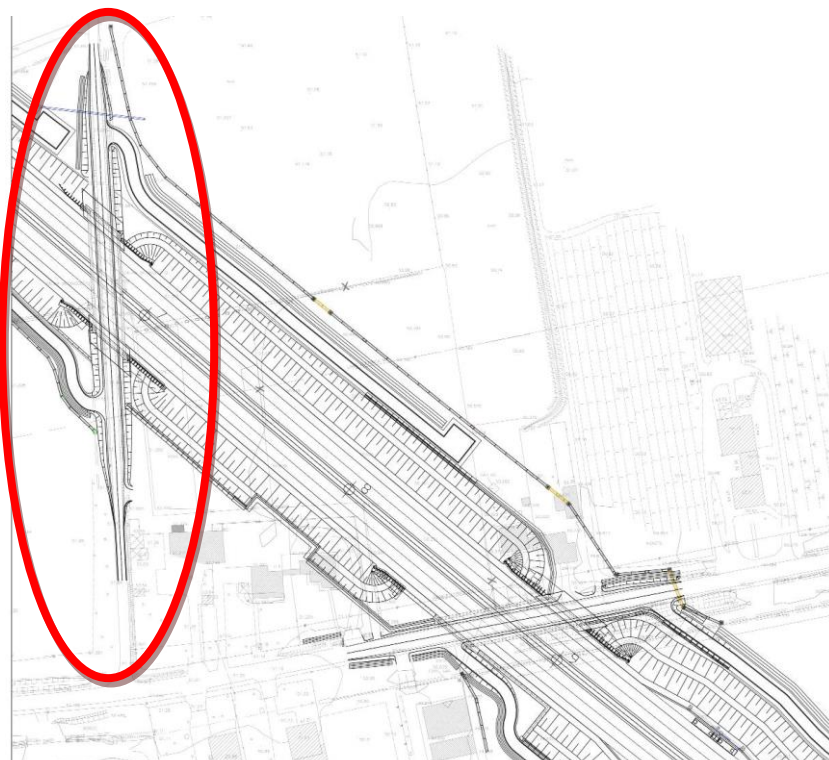
Eliminazione cavalcavia via Campagnola (con nuovo collegamento via Campagnola con via Molinella)

La nuova soluzione proposta in variante prevede l'eliminazione del cavalcavia di via Campagnola CA3D009-0 e la geometrizzazione di una viabilità a nord della SPV, pressoché parallela alla Superstrada, di collegamento con la vicina via Molinella, insistente sul CA3D010-0 e sulla VA3D015-0, come rappresentato nelle planimetrie di seguito riportate.

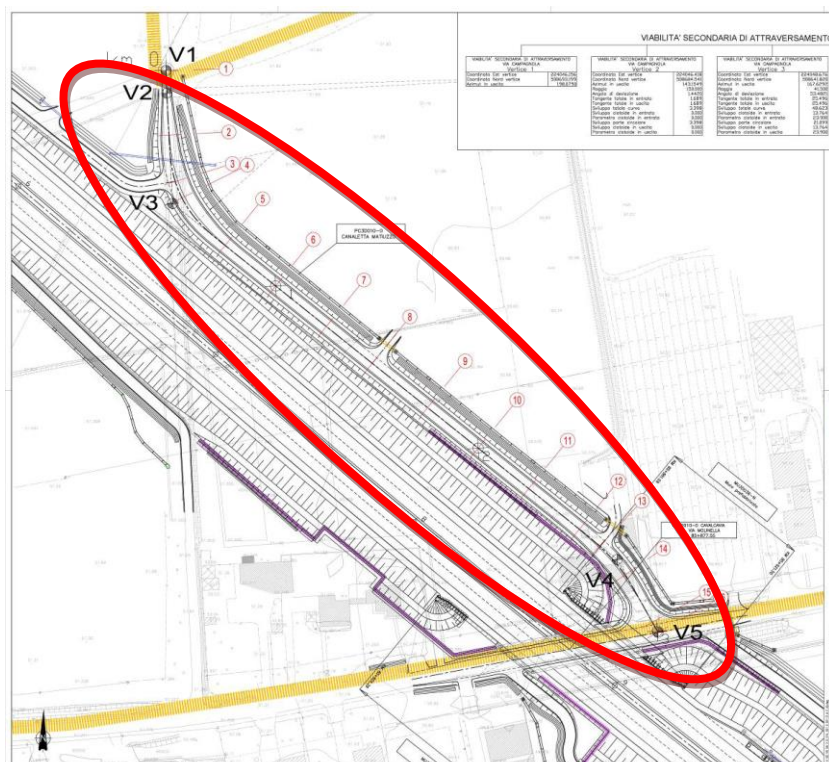
Il nuovo asse stradale ha sezione trasversale pari a 6.50m, con banchine da 0.50m e corsie da 2.75m e sviluppo longitudinale di circa 300m.

Il profilo altimetrico si attesta in rilevato con altezze del corpo stradale di circa 1.00m sopra il piano campagna nel tratto parallelo a SPV e di collegamento alle quote della viabilità esistente di via Campagnola a nord-ovest ed alle quote di progetto della viabilità VA3D015-0 di via Molinella a nord-est.

In seguito all'inserimento del nuovo asse stradale di via Campagnola è stato rivisto il sistema di smaltimento delle acque meteoriche, insistenti sulla nuova piattaforma stradale. D'altro canto, il prolungamento dell'asse 5 della Viabilità di Continuità e Collegamento allo Svincolo di Povegliano e l'inserimento della nuova rotatoria comportano la definizione di un nuovo tratto di rete di drenaggio rispetto al Progetto Esecutivo, mantenendo comunque la stessa tipologia di smaltimento.



Planimetria di progetto esecutivo – Cavalcavia di via Campagnola



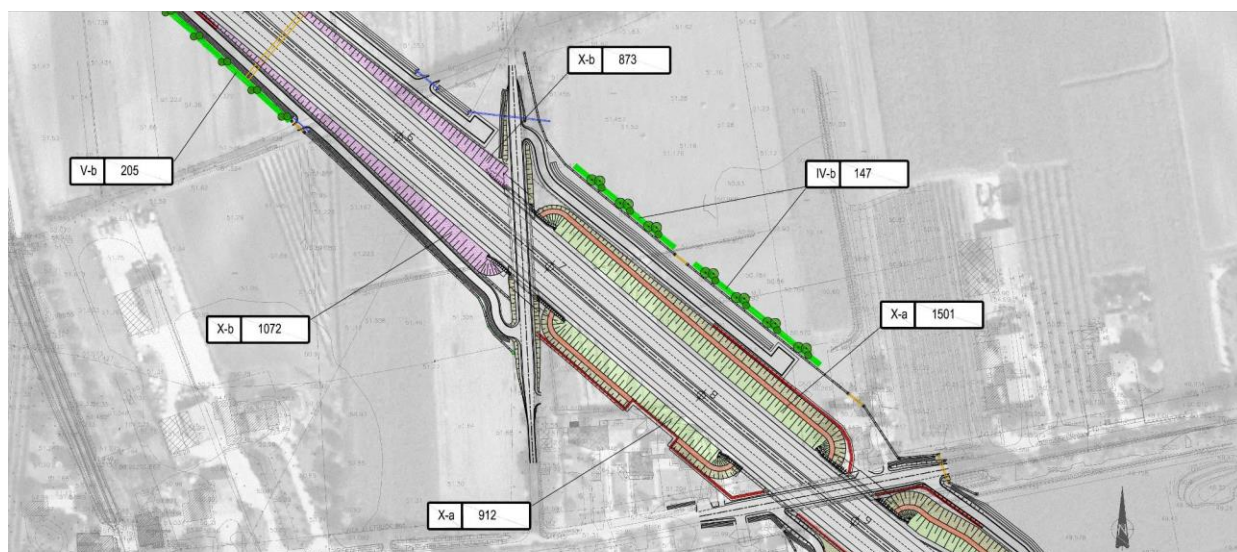
Planimetria di progetto in variante - Viabilità di collegamento via Campagnola a via Molinella

In particolare, poiché la viabilità di via Campagnola risulta essere in rilevato, l'acqua di piattaforma viene raccolta a tergo del ciglio mediante cordoli; la pioggia viene successivamente scaricata a determinati intervalli, tramite canalette ad embrice, all'interno di fossi di guardia

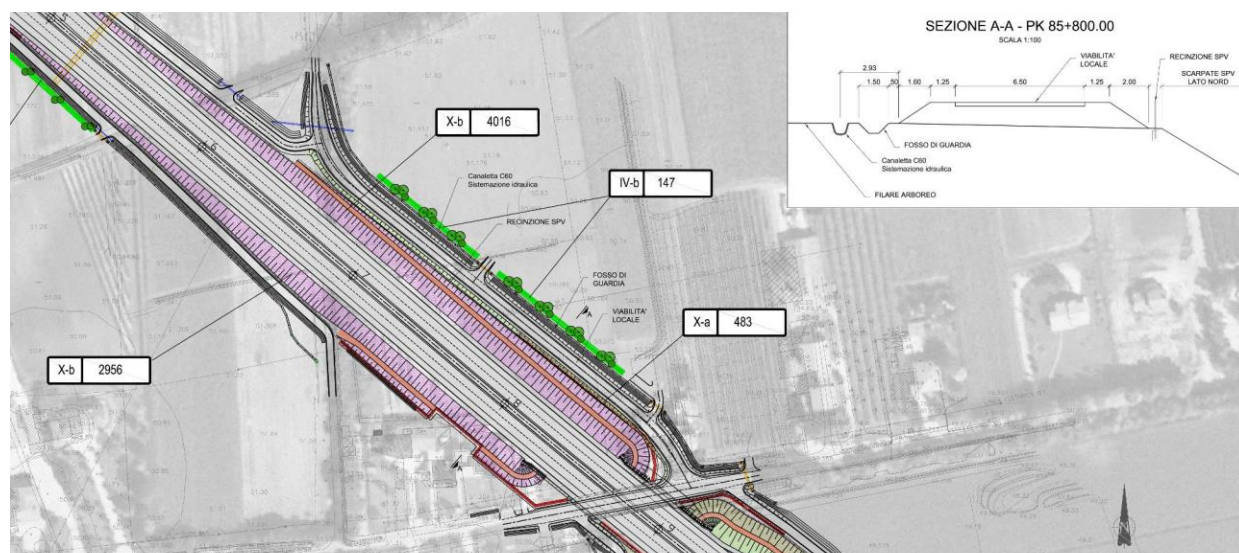
posti al piede del rilevato ed infiltrata tramite pozzi perdenti ubicati sul fondo degli stessi fossi. Tale approccio è in linea con il progetto esecutivo approvato. Nei casi in cui non sia possibile scaricare direttamente nel fosso ai piedi del rilevato, si prevede di raccogliere le acque mediante dei pozzetti posti a interasse variabile e collegati tra loro con tubazioni in PVC per poi scaricare nel primo fosso utile.

Sono state inoltre riviste le opere di sistemazione idraulica dei corpi idrici interferenti con tale viabilità.

Dall’immagine riportata in seguito si osserva come le opere di mitigazione ambientale non subiscono alcuna variazione rispetto a quelle approvate in fase di progettazione esecutiva.



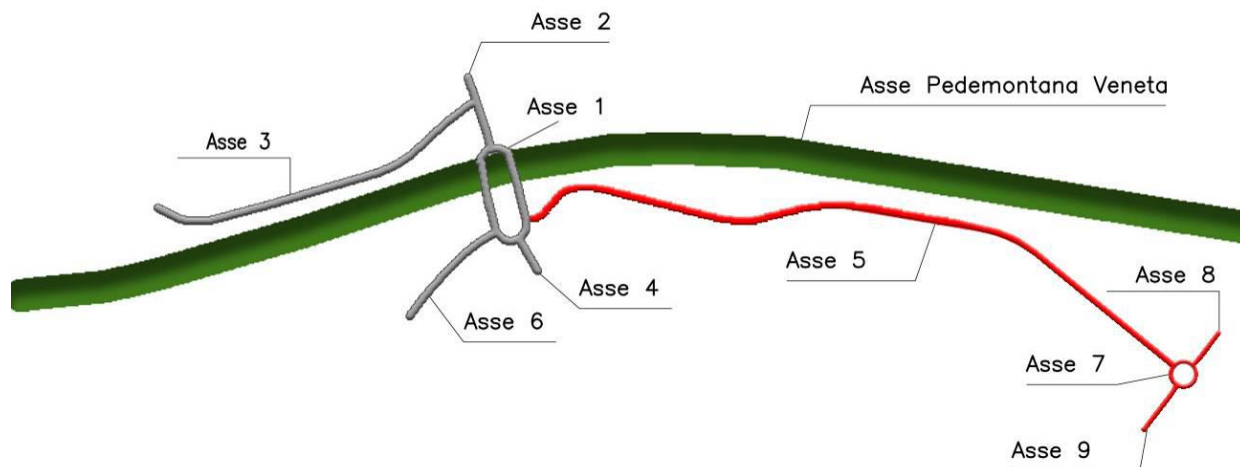
Planimetria di progetto esecutivo – interventi di mitigazione



Planimetria di progetto in variante – interventi di mitigazione

Realizzazione rotatoria su Via Arcade S.P. 56 (con prolungamento della bretella che collega la rotatoria Lavaio (sud-est) fino alla SP56 via Arcade)

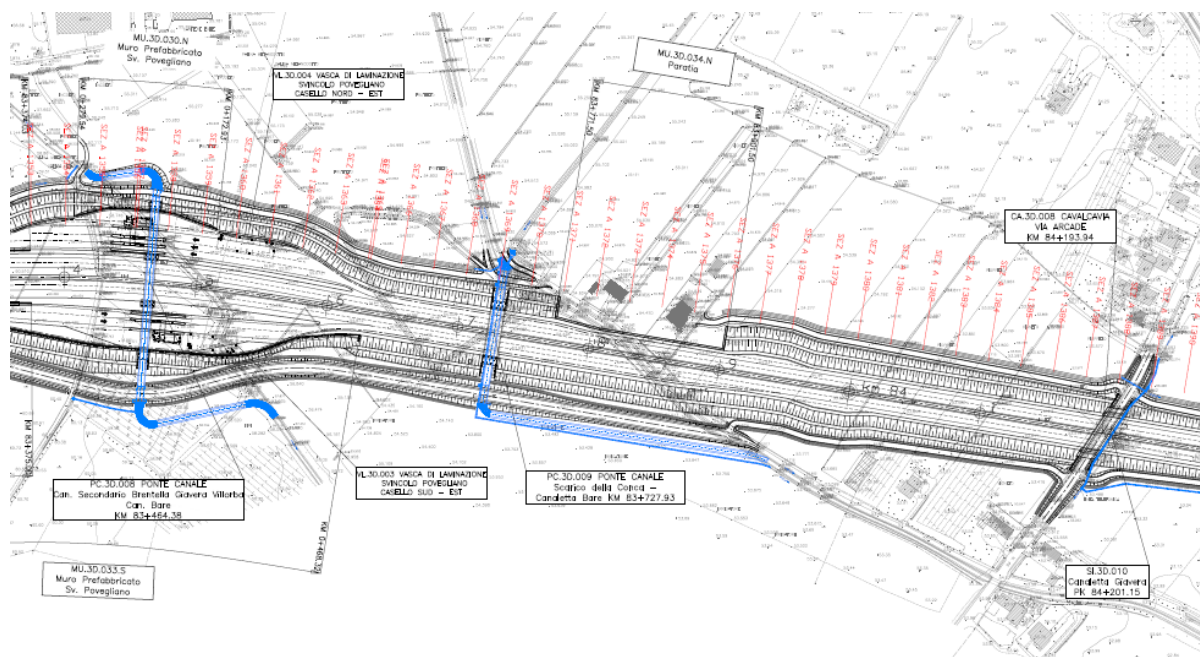
A sud della SPV, tra la pk 83+200,00 e la pk 84+200,00 viene prolungato il tracciato dell'asse 5, al fine di collegare la rotatoria sopra la galleria artificiale “Lavaio” con la SP56 “di Arcade”. Sulla stessa SP56 è stata posizionata una nuova rotatoria di svincolo (asse 7) fra l'asse 5 ed i rami di collegamento nord/sud con la SP56 stessa (asse 8 e asse 9).



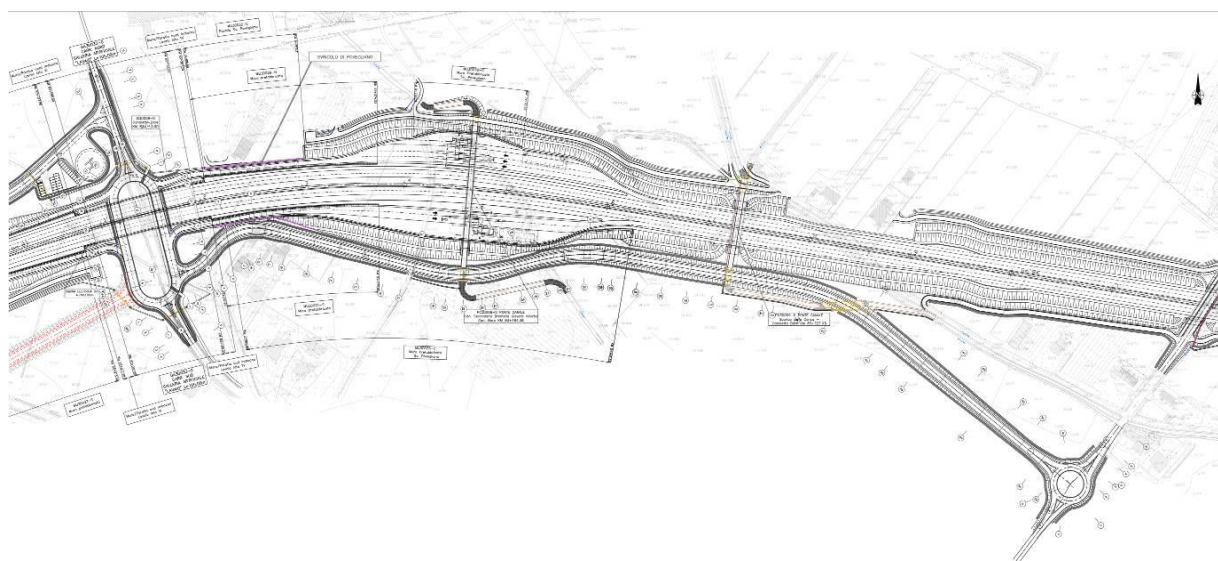
Planimetria di progetto in variante – Schema Assi della viabilità di continuità e collegamento allo Svincolo di Povegliano

La viabilità si sviluppa per quasi tutta la sua lunghezza in sovrapposizione all'asse 5 previsto nel progetto Esecutivo approvato. All'altezza della sez.40, circa a 610 m dalla rotatoria sopra la galleria artificiale “Lavaio”, (pk 83+800 dell'asse di SPV), la nuova viabilità vira per raccordarsi con la nuova rotatoria di progetto su via Arcade (SP56). Lo sviluppo della viabilità sarà di 961,73 m, contro i 774,87 m del Progetto Esecutivo approvato.

Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006



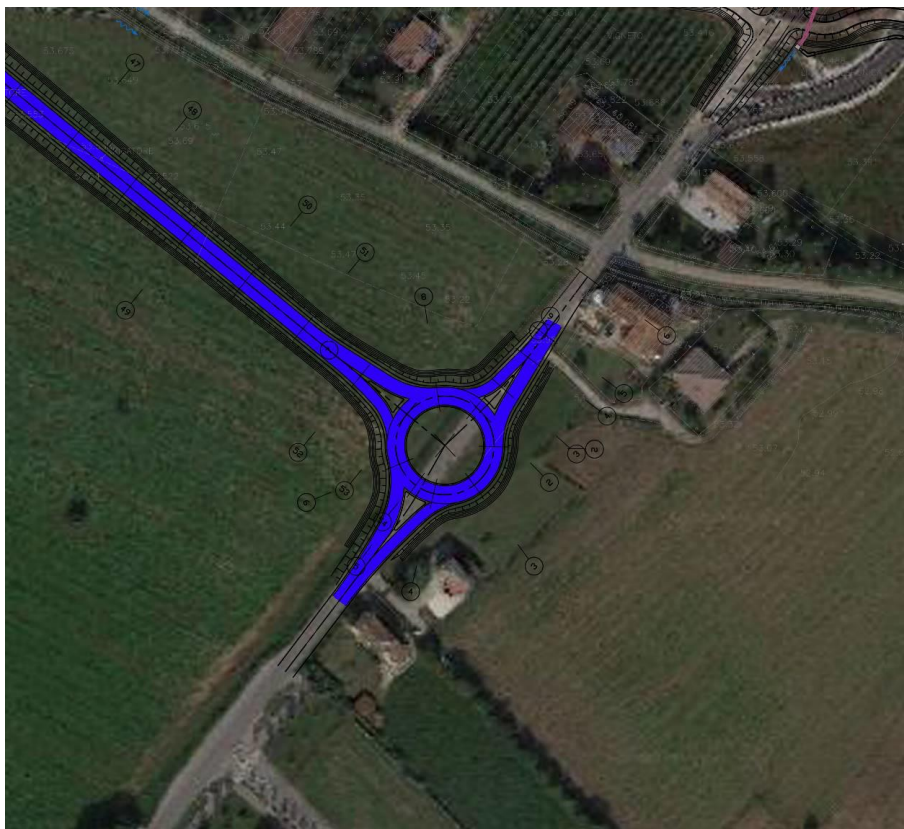
Planimetria di progetto esecutivo



Planimetria di progetto in variante

La sezione stradale dell'asse 5 mantiene la medesima geometria del Progetto esecutivo approvato, tipo F2 "Extraurbana" (sezione m 8,5). La sezione stradale del sistema della continuità e collegamento allo Svincolo di Povegliano, a differenza del progetto esecutivo approvato, mantiene sempre la stessa larghezza fino al raccordo della stessa sulla rotatoria di progetto su SP56 (via Arcade).

La rotatoria ha diametro esterno pari a 40.00m e corona giratoria pari a 7.00m, i bracci di ingresso sono organizzati ad una corsia di marcia di larghezza pari a 3.50m, mentre le uscite hanno larghezza pari a 4.50m.



Planimetria stato attuale– sovrapposizione rotatoria su ortofoto

Riguardo il drenaggio della piattaforma stradale, la trattazione delle acque è del tutto analoga a quanto già descritto per il collegamento via Campagnola con via Molinella.

Dall’immagine riportata di seguito si osserva come le opere di mitigazione ambientale non subiscano alcuna variazione rispetto a quelle approvate in fase di progettazione esecutiva. In particolare, non si prevedono interventi per il collegamento e rotatoria di interconnessione tra via Arcade (SP56) e svincolo di Povegliano (asse 5). Nell’immagine è riportata anche la sistemazione a verde della rotatoria in oggetto, analoga ad altra rotatoria dell'intervento.

Planimetria di progetto in variante – interventi di mitigazione

Componenti ambientali

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, viene proposta una Relazione di Compatibilità Ambientale in cui le analisi sulle singole componenti sono descritte in termini sia qualitativi che quantitativi. Per la valutazione degli impatti della Variante, il Proponente ha principalmente valutato gli impatti relazionandoli al progetto attualmente autorizzato al fine di valutare se e quali differenze significative siano state introdotte con la Variante. Riguardo le mitigazioni, il Proponente non prevede la realizzazione di nuove opere rispetto a quanto già presente nel progetto esecutivo approvato. La valutazione ambientale è fatta per la fase di cantiere e per la fase di esercizio.

Tale approccio risulta condivisibile.

Riguardo le differenze tra progetto esecutivo e in variante, il Proponente afferma che quest'ultimo ha impatti marginali rispetto a quanto già valutato nel progetto esecutivo. Si riporta di seguito una sintesi puntuale delle valutazioni ambientali per ciascuna componente.

Atmosfera: Il progetto oggetto del presente studio prevede la non costruzione del viadotto approvato, con il Progetto Esecutivo del Lotto 3 Tratta D, a favore di una viabilità di collegamento (variazione da viabilità di servizio della SPV a viabilità complanare) posta lungo la costruenda SPV ed all'interno della fascia di rispetto ad essa afferente, e la realizzazione di una rotatoria sulla SP56 e collegamento al ramo sud/est della viabilità di continuità e collegamento allo Svincolo di Povegliano. Pertanto, il Proponente non riscontra impatti riferiti alla componente atmosfera né per quanto concerne la fase di realizzazione dell'intervento, né in

riferimento all'entrata in esercizio della stessa, in quanto non è previsto alcun incremento di flussi di traffico ma soltanto lo spostamento di quelli attuali, con un miglioramento viario e di fluidificazione dei flussi rispetto alla precedente soluzione di intersezione a raso tra la via Arcade e via Lavaio.

Ambiente idrico: La variante progettuale, sviluppandosi in rilevato non prevede escavazioni tali da interessare in modo diretto la falda, che si localizza a maggiore profondità, di conseguenza non sono prevedibili potenziali interferenze sia in fase di cantiere che di esercizio sulle acque sotterranee. D'altro canto, la gestione e trattazione delle acque connesse all'opera, garantirà una gestione della risorsa idrica evitando percolazioni di sostanze inquinanti in falda. Inoltre, relativamente alle acque superficiali il tracciato tra via Campagnola ed il collegamento della stessa con la vicina via Molinella, non generano interferenze sui canali esistenti. Anche la rotatoria su via Arcade ed il collegamento al ramo sud/est della viabilità di continuità e collegamento allo Svincolo di Povegliano non generano interferenze sui canali esistenti in quanto è stata progettata una rete di drenaggio e smaltimento acque appropriata per l'opera in variante.

Trasformazioni territoriali: Le opere della variante progettuale proposta, sia in fase di cantiere che di esercizio, non incideranno sull'assetto locale, in quanto esse si svilupperanno per lo più in stretta adiacenza rispetto all'asse principale della SPV. Il collegamento di via Campagnola sviluppandosi per la sua totalità a ridosso della SPV non costituisce un nuovo segno di frammentazione del territorio, mentre per la modifica della viabilità di collegamento allo Svincolo di Povegliano e la nuova rotatoria su SP56, crea una frammentazione tra via Lavaio e la stessa viabilità, non interferendo con possibili ambiti di trasformazione locale ma, limitatamente, con una parte di un contesto agricolo periurbano.

Uso del suolo: La variante progettuale in esame prevede la realizzazione del collegamento tra via Campagnola ed il collegamento della stessa con la vicina via Molinella, in adiacenza all'asse principale della SPV ed all'interno dell'area attualmente già occupata dalle attività di cantiere; di conseguenza non si prevede un consumo di suolo diverso rispetto a quello già previsto. Il consumo di suolo della variante risulta essere inferiore al progetto esecutivo in quanto la realizzazione del cavalcavia prevedeva la costruzione di due rampe che interferivano con aree agricole, mentre la nuova viabilità di progetto si pone in adiacenza della costruenda SPV e occupa un'area nella quale era già prevista una viabilità di servizio alla stessa SPV. Inoltre, la nuova viabilità di collegamento ricadrà all'interno di una zona individuata come “area in costruzione” (13310) – ossia nel sedime del cantiere della costruenda SPV.

Per quanto riguarda la modifica della viabilità di collegamento con lo Svincolo di Povegliano e la realizzazione di una nuova rotatoria su SP56 avrà un modesto aumento del consumo di suolo all'interno della fascia di rispetto stradale.

Biodiversità: Relativamente alla vegetazione, il tracciato di via Campagnola in variante, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio, non interferisce con strutture vegetazionali significative, sviluppandosi sempre in parallelo al cantiere esistente della SPV. Anche la modifica della viabilità di collegamento con lo Svincolo di Povegliano e la nuova rotatoria su SP56 non interferiscono con strutture vegetali significative, in quanto si sviluppa in gran parte su superfici agricole (seminativi) e a ridosso dell'asse stradale di via Arcade.

Per quanto attiene la componente fauna, il tracciato in variante del collegamento via Campagnola a via Molinella si svilupperà a nord della costruenda Superstrada Pedemontana Veneta e parallelamente ad essa, interessando un'area agricola interclusa e quindi senza interferire con ambienti a significativa biodiversità. Mentre per quanto riguarda la modifica della

viabilità di collegamento con lo Svincolo di Povegliano e la nuova rotatoria su SP56, questi non interferiscono con ambienti significativi dal punto di vista della biodiversità; inoltre la modifica apportata si sviluppa oltre il passaggio fauna previsto alla pk 83+737.

Salute pubblica: La nuova configurazione di progetto prevede la realizzazione del collegamento tra via Campagnola ed il collegamento della stessa con la vicina via Molinella, sviluppandosi in adiacenza del tracciato principale della SPV, senza generare impatti sulla componente salute pubblica in quanto non saranno generati nuovi flussi di traffico rispetto a quelli attuali. Per quanto riguarda, invece, la modifica della viabilità di continuità e collegamento allo svincolo di Povegliano e realizzazione di una rotatoria lungo via Arcade, l'immissione sulla SP56 migliora dal punto viabilistico e di sicurezza, spostando il traffico della viabilità di collegamento dall'incrocio di via Lavaio alla nuova rotatoria. Pertanto,

Rumore e vibrazioni: Il collegamento di via Campagnola, ponendosi in parallelo ed in stretta adiacenza alla SPV, si inserirà nel nuovo clima acustico generato dalla costruenda infrastruttura; non essendo previsti aumenti dei flussi di traffico ma solo uno “spostamento” di quelli attuali non è previsto un impatto significativo rispetto a quanto definito dalle simulazioni modellistiche allegate al Progetto Esecutivo approvato.

Per quanto riguarda la rotatoria su via Arcade (SP56) ed il collegamento al ramo sud/est (asse 5) della viabilità di continuità e collegamento allo Svincolo di Povegliano, essendo la modifica di un collegamento già approvato, non aggiungerà traffico a via Arcade, ma modificherà solamente la sua immissione sull'arteria provinciale; non è pertanto previsto un impatto significativo rispetto a quanto era previsto nelle simulazioni eseguite per il Progetto Esecutivo approvato. I mezzi in arrivo dalla rotatoria dello Svincolo di Povegliano, che prima transitavano su via Lavaio, per poter confluire su via Arcade ora utilizzeranno la nuova rotatoria posta più a sud e la relativa viabilità di collegamento..

Patrimonio culturale e archeologia: Le viabilità di collegamento proposte non interferiscono con beni storico testimoniali. Per via Campagnola, che si pone inoltre ad un livello inferiore del cavalcavia rispetto al piano campagna, non risultano impatti significativi sul sistema dei beni storico testimoniali presenti nel contesto di riferimento, in quanto la visuale percettiva, da e per la villa, risulta comunque “ostacolata” da segni già presenti sul territorio. Stessa cosa per la modifica della viabilità di collegamento con lo Svincolo di Povegliano e la nuova rotatoria su SP56, in quanto tra Palazzo Micheli e la variante proposta si interpone il centro abitato di Povegliano.

Dal punto di vista archeologico, il progetto di variante interferisce con gli stessi elementi delle anomalie di origine naturale, presenti nell'ambito, già interferiti dal Progetto Esecutivo approvato. Si evidenzia inoltre che la realizzazione dei nuovi collegamenti e della rotatoria non prevede attività di scavo, in quanto vengono realizzati in leggero rilevato rispetto al p.c..

Si rinvia alle valutazioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali per quanto di competenza.

Paesaggio: La viabilità di collegamento tra Via Campagnola ed il collegamento della stessa con la vicina via Molinella, sarà posizionato a nord dell'asse principale della SPV correndo sostanzialmente in maniera parallela ed in stretto affiancamento a questa, in leggero rilevato rispetto al piano campagna, di conseguenza come la soluzione del progetto esecutivo non genererà impatti visivi sul contesto paesaggistico di riferimento.

Per quanto riguarda la modifica alla viabilità di collegamento con lo Svincolo di Povegliano e la nuova rotatoria, la stessa per un breve tratto si distaccherà dalla SPV per adagiarsi in un contesto agricolo periurbano, limitato da viabilità esistenti.

Dalle valutazioni sintetiche si evince che la Variante non introduce tipologie di impatti differenti dal progetto Esecutivo approvato e non richiede l'attuazione di misure mitigative differenti rispetto a quanto già attualmente previsto.

Peraltro, il Proponente osserva come la variante proposta non generi impatti negativi sul sistema ambientale, se non per quanto attiene al consumo di suolo riguardo il collegamento e rotatoria di interconnessione tra via Arcade (SP56) e svincolo di Povegliano (asse 5). Inoltre, la realizzazione della viabilità di collegamento si pone in parallelismo e stretta adiacenza al sedime della costruenda SPV, non generando un elemento di ulteriore frammentazione sul territorio e ponendosi il leggero rilevato rispetto al piano campagna su aree già state interessate dal cantiere della SPV, e per la maggior parte del suo corso su una viabilità già prevista in fase di progetto esecutivo, mentre la viabilità di connessione al Casello di Povegliano e la rotonda su via Arcade andranno a fluidificare gli attuali flussi di traffico, evitando l'attraversamento dell'abitato di Povegliano.

Il Proponente dichiara che la variante *“La variante proposta non risulta essere una variante sostanziale, coerente pertanto con quanto previsto dalla normativa vigente, ossia in riferimento alla 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”*.

Tale affermazione non risulta in linea con le indicazioni dell'art.169, comma 3 del D.Lgs. 163/2006 per cui le varianti si caratterizzano principalmente per l'aspetto *localizzativo*, ancor prima che per l'entità delle modifiche: *“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 la 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”*.

A tal riguardo, sebbene non esplicitato dal Proponente, si evidenzia che gli interventi proposti sono da considerarsi non localizzativo con riferimento alla eliminazione cavalcavia via Campagnola con nuovo collegamento in quanto inseriti nel corridoio già approvato, mentre l'intervento di *realizzazione della Rotatoria su Via Arcade S.P. 56* con prolungamento del collegamento, anche se in prossimità della Superstrada in progetto, assume carattere localizzativo in quanto esterna al sedime della Superstrada stessa.

Con riferimento all'importo dei lavori, viene presentato un quadro economico relativo esclusivamente ai lavori a base di appalto, che confronta l'importo di progetto esecutivo approvato (€ 6.707.950,49) con quello di progetto di variante (€ 6.185.719,38) con un decremento pari a € 522.231,11 (-7,8%). Per il presente progetto si ha pertanto una riduzione dell'importo. Il Proponente non dichiara nulla al riguardo.

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della Verifica di Varianti con le note di cui in premessa

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i., per quanto applicabile all'articolo 216, c. 27 del D.Lgs. 50/2016, del progetto delle varianti relativo al progetto esecutivo *“Superstrada Pedemontana Veneta. Lotto 3 Tratta D - Variazione progettuale dal km 85+600 al km 85+900 e dal km 83+200 al km 84+200”. Eliminazione cavalcavia Via Campagnola e realizzazione Rotatoria su Via Arcade S.P. 56”* così come disposto dalla Divisione;
- nella verifica si tiene conto dei pareri precedentemente esitati.

La variante presentata assume rilievo non localizzativo per quanto riguarda il cavalcavia e localizzativo per la rotatoria e non comporta sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato (D.Lgs. n. 163/2006, art.169, comma 3).

Le modifiche oggetto di variante risultano rispettose delle prescrizioni impartite in sede di progetto definitivo con delibera CIPE.

Le variazioni proposte non modificano l'assetto ambientale definito nella fase di approvazione del progetto esecutivo dell'opera, né incidono sulle componenti ambientali considerate e coinvolte, se non per un ridotto consumo di suolo aggiuntivo nel caso del collegamento e rotatoria di interconnessione tra via Arcade (SP56) e svincolo di Povegliano (asse 5). Dal punto di vista del sistema della Cantierizzazione, le modalità organizzative e realizzative delle opere non comporteranno modifiche sostanziali rispetto a quanto già previsto, con variazioni che non determinano implicazioni ambientali in fase di cantierizzazione.

Esaminate e verificate le documentazioni progettuali,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006

che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 4, dello stesso sopracitato art.169, perché il progetto definitivo della proposta di Variante relativa al *“Superstrada Pedemontana Veneta. Lotto 3 Tratta D - Variazione progettuale dal km 85+600 al km 85+900 e dal km 83+200 al km 84+200”. Eliminazione cavalcavia Via Campagnola e realizzazione Rotatoria su Via Arcade S.P. 56”* sia approvato direttamente dal Soggetto.

Il Presidente della Commissione VIA e VAS
Cons. Massimiliano Atelli

*“Superstrada Pedemontana Veneta. Lotto 3 Tratta D - Variazione progettuale dal km 85+600 al km 85+900 e dal km 83+200 al km 84+200”. Eliminazione cavalcavia Via Campagnola e realizzazione Rotatoria su Via Arcade S.P. 56
Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006*

II