

**SCHEDE TECNICHE**

**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture
Autostrada Regionale Medio Padana Veneta Nogara- Mare Adriatico
Procedura di V.I.A. ai sensi del D.Lgs. n. 163/2006**

SCHEDE n° 10 e n° 11: Variante di Pontecchio Polesine

Nel tratto compreso tra le progressive km 60+000 e km 66+500 del progetto preliminare base, è stata predisposta una variante che intende dare risposta alle istanze presentate dai Comuni di Pontecchio Polesine e Bosaro, da diverse aziende agricole, privati cittadini ed Associazioni di categoria, generalmente tese alla richiesta della minimizzazione dell'impatto ambientale.

L'intervento in variante, di sviluppo complessivo pari a km 6,5 circa, prevede in sintesi le seguenti proposte:

1. Spostamento a sud del tracciato principale, ponendo quali vincoli planimetrici fissi lo svincolo di Rovigo (in corrispondenza della rotatoria sulla SS16) e il rientro in asse al tracciato base in corrispondenza del territorio comunale di Crespino;
2. Soppressione dello svincolo di Pontecchio Polesine.

Gli obiettivi perseguiti dalla variante si possono riassumere come segue:

1. Allontanamento del tracciato principale dal centro abitato di Pontecchio Polesine e Bosco del Monaco, aumentando la distanza fra l'infrastruttura e i centri abitati di maggiore consistenza;
2. Riduzione dell'impatto visivo con l'eliminazione del viadotto di svincolo e dei relativi rilevati di accesso;
3. Minimizzazione degli incrementi di traffico sulla rete locale.

Il tracciato è posto generalmente su rilevato di modesta altezza (da un minimo di 2 metri ad un massimo di 4 metri), con esclusione dei tratti su opera d'arte per il superamento dei corsi d'acqua principali (Canal Bianco e Collettore Padano) per altro presenti con dimensioni analoghe anche nel tracciato base.

La continuità della viabilità esistente (generalmente con andamento nord-sud) è garantita mediante la realizzazione di opere di attraversamento in cavalcavia (2 manufatti su viabilità campestre e comunale) o in sottovia S.P. 5 ed S.P. 28 (in funzione della quota del tracciato autostradale rispetto a quella della viabilità ordinaria interferita). Compatibilmente con gli obiettivi posti alla base della variante il percorso di progetto tende inoltre ad evitare le interferenze con la rete idrografica in generale ed in particolare con le opere idrauliche di regolazione e controllo gestite dal competente consorzio di bonifica.