



REGIONE DEL VENETO

**COMMISSIONE REGIONALE V.I.A.
(L.R. 26 marzo 1999 n°10)**

Parere n. 305 del 04/08/2010

Oggetto: Regione del Veneto – Direzione Infrastrutture - Nuova S.R.10 “Padana Inferiore”– Comuni di localizzazione: Carceri, Ospedaletto Euganeo, Ponso, S.Margherita d’Adige, Megliadino S. Fidenzio, Montagnana e Urbana in Provincia di Padova, Bevilacqua, Minerbe e Legnago in Provincia di Verona - Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs 4/2008 (DGRV n.308 del 10.02.2009 e DGRV n.327 del 17.02.2009).

PREMESSA

In data 01/03/2010 è stata presentata, per l’intervento in oggetto, dalla Direzione Infrastrutture della Regione Veneto, domanda di procedura di VIA ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 come modificato dalla D. Lgs. n. 4/2008 (DGRV n. 308 del 10/02/2009 e DGRV n. 327 del 17/02/2009), acquisita con prot. n. 114253/45.07.

Contestualmente alla domanda è stato depositato, presso l’Unità Complessa V.I.A. della Regione Veneto, il progetto definitivo ed il relativo studio di impatto ambientale.

Successivamente, il proponente ha trasmesso documentazione aggiuntiva, acquisita con nota prot. n. 183983/45.07 del 07/04/2010.

Espletata da parte dell’Unità Complessa V.I.A l’istruttoria preliminare, il proponente ha provveduto a pubblicare, in data 07/05/2010 sui quotidiani "Il Mattino di Padova" e "L’Arena di Verona", l’annuncio di avvenuto deposito del progetto e del SIA con il relativo riassunto non tecnico presso la Regione del Veneto, la Provincia di Padova, la Provincia di Verona e i Comuni di localizzazione. Il proponente ha inoltre provveduto alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA in data 19/05/2010 presso la Sala Veneziana del Castello di San Zeno di Montagnana (PD) e in data 20/05/2010 presso la Sala Consiliare del Municipio di Legnago (VR).

Nella seduta della Commissione Regionale VIA del 08/06/2010 è avvenuta la presentazione da parte del Proponente del progetto in questione.

L’Unità Complessa V.I.A., con nota prot. n. 347311/45.07 del 23/06/2010, ha trasmesso alla Direzione Regionale Pianificazione Territoriale e Parchi, per il seguito di competenza, copia della relazione d’incidenza ambientale.

L’Unità Complessa V.I.A., con nota prot. n. 347319/45.07 del 23/06/2010, ha trasmesso alla Direzione Urbanistica, per il seguito di competenza, copia della relazione paesaggistica.

In data 24/06/2010, il gruppo istruttorio della Commissione Regionale VIA al quale è stato affidato l'esame del progetto, ha effettuato un sopralluogo tecnico presso l'area d'intervento con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

La Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi – Servizio reti ecologiche e biodiversità, ha trasmesso il verbale di istruttoria tecnica relativo alla valutazione d'incidenza ambientale N. REG./2010/46 del 28/06/2010, pervenuto all' U.C. VIA in data 06/07/2010 ed acquisito con prot. n. 365355/45.07, esprimendo parere favorevole con prescrizioni.

La Direzione Urbanistica ha trasmesso una relazione tecnica illustrativa, pervenuta all' U.C. VIA in data 12/07/2010 ed acquisita con nota prot. n. 380195/45.07 del 13/07/2010.

Successivamente, il proponente ha trasmesso documentazione aggiuntiva, acquisita con nota prot. n. 403054/45.07 del 28/07/2010.

1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto per la nuova infrastruttura stradale SR 10 "Padana Inferiore" è il risultato di due progetti preliminari: il primo progetto è nato nel 2002 e prevedeva solo un tratto nella Provincia di Padova. In seguito nel 2006 è stato realizzato il piano relativo al tratto nella Provincia di Verona e, quindi, nel 2008 è stato elaborato lo studio di impatto ambientale per l'intero tracciato da Palugana (PD) alla località Orti in Comune di Legnago (VR), aggiornato nel 2010 a seguito di adeguamenti e ottimizzazioni emerse in conferenza dei servizi con i principali enti coinvolti.

Il tracciato si estende nella Provincia di Padova per circa 17,8 km e nella Provincia di Verona per circa 7,7 km. La sezione stradale è della tipologia C1 extraurbana secondaria, pertanto prevede una carreggiata unica per senso di marcia, per una larghezza complessiva di circa 10,5 m.

Il numero di svincoli è pari a 10, distanziati di circa 2 km, per facilitare l'accessibilità dei diversi Comuni coinvolti (Carceri, Ospedaletto Euganeo, Ponso, S.Margherita d'Adige, Megliadino S.Vitale, Megliadino S.Fidenzio, Montagnana, Urbana in Provincia di Padova; Bevilacqua, Minerbe, Legnago in Provincia di Verona).

Per quanto riguarda le opere principali previste, la nuova infrastruttura si collega direttamente all'attuale SR 10, in prossimità di Carceri, mediante uno svincolo a livelli sfalsati. Proseguendo in direzione Est-Ovest, i nodi principali del tracciato sono lo svincolo di Ponso Ospedaletto, dove la connessione con la viabilità secondaria è realizzata secondo piani sfalsati, lo svincolo di S.Margherita d'Adige, in cui è previsto lo scavalco dell'autostrada A31 in corso di realizzazione, lo svincolo di Montagnana, dove è prevista una nuova bretella di collegamento con la zona industriale con sottopasso, lo svincolo di Casale e Urbana, l'attraversamento del Fiume Fratta in prossimità del confine provinciale, altro sottopasso di attraversamento della linea ferroviaria Monselice-Legnago, lo svincolo di Minerbe, dove il tracciato si avvicina ad un canale irriguo consortile, lo svincolo di Legnago, dove è previsto lo svincolo di innesto con la SP500 a ridosso del sedime della linea ferroviaria dismessa, e lo svincolo di S.Vito, dove è localizzato il termine del tracciato e avviene il raccordo con l'attuale SR 10. Mediamente la strada mantiene una quota dal piano campagna di circa 1,5 m, mentre in prossimità di attraversamenti e viadotti la quota di alza sino a 5-6 m.

2. DESCRIZIONE DEL SIA

Per la redazione dello S.I.A. e in considerazione dell'attuale orientamento legislativo, sono stati considerati i seguenti quadri di riferimento:

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il Quadro di Riferimento Programmatico fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale verificando la coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti da tali strumenti.

Nel Quadro Programmatico è stata condotta l'analisi degli strumenti pianificatori identificando le principali scelte di sviluppo, trasformazione e salvaguardia previste dalle autorità competenti per l'area vasta e l'ambito specifico entro cui si andrà a realizzare l'intervento.

Gli strumenti analizzati sono:

La Pianificazione Territoriale Regionale

- Il Programma Regionale di Sviluppo 2005
- Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento
- Il Nuovo PTRC

La Pianificazione Regionale di Settore

- Il Piano Regionale Dei Trasporti
- Il Piano Triennale Di Interventi Per L'adeguamento Della Rete Viaria 2006 – 2008 Della Regione Del Veneto

La Pianificazione Provinciale

- Il Piano Territoriale Di Coordinamento Della Provincia Di Verona
- Il Piano Territoriale Di Coordinamento Della Provincia Di Padova Ed Il Piano Provinciale Della Viabilità

La Pianificazione Comunale

- I Prg e le varianti in corso
- Sintesi delle interferenze significative
- I Piani di Zonizzazione Acustica

Il Sistema Vincolistico

- Tutela Del Patrimonio Culturale E Dei Beni Paesaggistici – D. Lgs. 42/04
- Beni Di Valore Paesaggistico
- Aree Di Interesse Paesaggistico
- Beni Culturali
- Vincoli Archeologici
- Beni culturali ambientali sottoposti a tutela dalla normativa regionale
- Aree protette e Rete Natura 2000

Riferimenti Normativi

Impatto Ambientale

- DPCM 27.12.1988 “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all’art 6, Legge 8 luglio 1986, n. 349, adotte ai sensi del’ articolo 3 del DPCM 10 agosto 1988, n. 377” e s.m.i.
- D.M. Ambiente 1 aprile 2004 “Linee guida per l’ utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale”
- L.R. Veneto 10/1999 “Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d’ impatto ambientale”

**Pianificazione**

- D.G.R.V. 462/1992 “Approvazione Piano Territoriale Regionale di Coordinamento”
- D.C.P. Verona del 17.05.2002 “Adozione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale”
- D.C.P. Padova 25/2004 “Adozione Progetto definitivo del P.T.C.P”

Beni Culturali

- D.Lgs. 42/2004, “Codice dei beni culturali e del paesaggio” e .s.m.i
- L.R. Veneto 24/1985 “Tutela ed edificabilità delle zone agricole”
- L.R. Veneto 61/1985 “Norme per l’assetto e l’uso del territorio”

Aree Protette

- L. 394/1991 “Legge quadro sulle aree protette”
- D.P.R. 357/1997 “Regolamento di attuazione della direttiva 92/43/CEE (“Habitat”)
- D.M. Ambiente 3.4.2000 “Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciali, individuate ai sensi delle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE”
- D.P.R. 120/2003 “Regolamento recante modifiche e integrazioni alò D.P.R. 8 settembre 1997, n.357 concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”
- DGRV 4824/1998 “Designazione ZPS”
- DGRV 1662/2001 “Atti di indirizzo sulla gestione di SIC e ZPS”
- D.M. Ambiente e Tutela del Territorio 3.9.2002 “Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000”
- DGRV 448/2003 “Individuazione e perimetrazione dei siti di Interesse Comunitario”
- DGRV 449/2003 “Individuazione e perimetrazione delle Zone di Protezione Speciale”
- Circolare 25.01.2000 del Ministero dell’Ambiente – Servizio Conservazione della Natura “Applicazione di misure di tutela dei siti Natura 2000”
- Decreto 25 marzo 2005 “Elenco delle Zone di Protezione Speciale (ZPS), classificate ai sensi della direttiva 79/409/CEE.”
- DECRETO 25 marzo 2005, Elenco dei Siti di importanza comunitaria (SIC) per la regione continentale, ai sensi della direttiva 92/43/CEE.
- L.R. 40/984 “Norme per l’istituzione dei parchi e riserve naturali regionali”

Evoluzione storica del progetto ed intese amministrative

Il primo progetto di un nuovo tracciato per la S.R. 10 risale al 1986/1988, quando la SICIF ha sviluppato, in raggruppamento con altri due progettisti, il progetto preliminare della SR 10 tratto Monselice – Legnago (di cui alla lettera di incarico della Regione Veneto prot. N. 16337 del 10/12/1985).

Tale progetto ha costituito il riferimento di base per gli strumenti di pianificazione comunale e per gli approfondimenti e le ottimizzazioni progettuali che si sono susseguite nel tempo e che si sono concretizzate nel progetto esecutivo del tratto Monselice–Este e nell’adeguamento del progetto preliminare del tratto tra Palugana ed il confine della provincia di Verona (lotti I, II e III).

All’interno del Piano Triennale di interventi per l’adeguamento della rete viaria 2004-2006, tale progetto risultava tra gli interventi n. 58 (1° lotto, tratto da Palugana a S. Margherita d’Adige), n. 120 (2° lotto, tratto da S. Margherita D’Adige a Montagnana) e n. 117 (3°lotto, tratto da Montagnana al confine con la provincia di Verona) per il tratto ricadente nella provincia di Padova.

Successivamente, sulla scorta di tale progettazione, e quindi limitatamente al solo tratto di nuova SR 10, era stata convocata una conferenza dei servizi in fase preliminare, in data 14/07/2004, ai sensi della L. 241/1990, art. 14, nel corso della quale sono stati acquisiti i pareri favorevoli degli Enti e le relative prescrizioni riguardanti alcuni aspetti progettuali relativi alla necessità di ottimizzare gli svincoli, e alla

risoluzione di alcune interferenze di carattere minore.

Ad oggi, il tracciato, soprattutto per quello ricadente nella provincia di Padova, è frutto di modifiche apportate a seguito delle normative vigenti che hanno esigenze di visibilità e di rispetto di distanza per l'arresto e per il sorpasso, non considerate nel Progetto Preliminare redatto nel 2002; mentre per il tratto nella provincia di Verona si presentava la necessità di valutare soluzioni alternative in merito all'andamento plano-altimetrico.

Interventi Correlati

Tra i lavori conclusi, correlati alla nuova S.R. 10, è stata completata la realizzazione del primo tratto della stessa per un totale di circa 10,5 km, di collegamento con la SR 104 (Monselice Mare) in prossimità dello svincolo di Cà Oddo fino alla località "Palugana" a Carceri.

La pianificazione territoriale regionale

Il programma regionale di sviluppo 2005

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) previsto dall'art. 8 della L.R. 35/2001 è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale.

Si tratta di un documento strategico e complesso, che richiederà di essere specificato attraverso i Piani di settore, e la cui attuale versione è stata adottata con Deliberazione della Giunta regionale n. 12 d.d.l. del 28 giugno 2005.

Secondo il P.R.S il territorio regionale si deve sviluppare nelle funzioni primarie (abitativa, produttiva e terziaria) attorno ai grandi assi della mobilità infra ed interregionale, circoscrivendo aree per specifiche funzioni e, al tempo stesso, risparmiando suolo.

Il P.R.S. considera la rete infrastrutturale principale esistente e quella programmata come armatura del territorio cui riferire le destinazioni d'uso delle aree, riservando a quelle più prossime ai nodi infrastrutturali (svincoli, caselli autostradali, stazioni e fermate ferroviarie, ma anche porti, aeroporti, interporti e centri merci) le funzioni di produzione, le attività del terziario avanzato ed i centri direzionali.

In questa prospettiva assume rilievo centrale per il P.R.S. la necessità di completare lo schema infrastrutturale portante realizzando quelle opere viarie quali la "Transpolesana", la "Valdastico", la "Pedemontana", l'asse medio-padano (al cui interno si inserisce la nuova SR 10) e la "Conegliano-Sacile", che, secondo una direttrice circolare, consentono la realizzazione di collegamenti più efficienti tra i nodi urbani della Regione lungo percorsi alternativi a quelli dei corridoi Nord-Sud (A22, A27, A13) ed Est-Ovest (A4).

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Il P.T.R.C. (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento), approvato con provvedimento conclusivo del Consiglio Regionale del Veneto n. 462 del 18 novembre 1992, costituisce il più alto livello di pianificazione del territorio regionale e si configura come un disegno complessivo dell'intera superficie regionale e dell'intera gamma delle azioni che possono essere realizzate sul territorio veneto.

Il P.T.R.C. individua nelle tavole 2 e 10 il "Sistema degli ambiti naturalistico ambientali e paesaggistici di livello regionale" e i cui elementi non vengono comunque interessati dalla realizzazione dell'intervento a progetto. Analogamente nella tavola 5 vengono individuati gli "Ambiti per l'istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di tutela paesaggistica". Nell'area vasta di intervento l'unico elemento evidenziato è l'area in cui è stato successivamente istituito il Parco Regionale dei Colli Euganei.

Relativamente agli aspetti insediativi il P.T.R.C. individua nella tavola 4 "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico" i centri storici di particolare rilievo di Monselice, Este, Montagnana, Bevilacqua e Legnago, tra loro collegati dalla viabilità statale e afferente lombardo-veneta, come risulta nel catasto austriaco del 1832.

Tali centri costituiscono una serie di sistemi urbani minori che si sono comportati come “sistemi locali” avendo saputo combinare specifici fattori territoriali, ambientali, culturali ed umani da utilizzare per la propria organizzazione produttiva, dando risposte in buona misura diverse, e per molti aspetti complementari rispetto al modello offerto dalle aree centrali.

Per le aree meridionali delle pianure veronese, vicentina e padovana il P.T.R.C. scrive infatti: “I centri che si snodano lungo la SS 10, da Monselice, a Este, a Montagnana a Legnago costituiscono un sistema urbano articolato di sostegno di tutte le aree e gli insediamenti minori dei territori compresi nelle porzioni meridionali delle province di Padova, Vicenza e Verona”.

Nel panorama nazionale e su scala diversa, questo modello interpretativo è stato formulato e sostenuto da importanti contributi di ricerca per spiegare la vivace crescita di sub-aree esterne alle regioni padane, verificatasi negli ultimi due decenni.

In questa prospettiva pertanto le aree esterne, mentre possono utilizzare il complesso dei servizi superiori ed eventuali integrazioni con l'intero apparato produttivo della Regione, si strutturano sempre più attorno ai “sistemi urbani locali” il cui rango è peraltro sempre di elevato livello gerarchico.

Per tali motivi tali centri, avendo funzione di “sistemi locali” necessitano, secondo il PTRC, di una particolare attenzione da parte degli strumenti di pianificazione per favorirne e organizzarne lo sviluppo. Le politiche regionali e quelle direttamente promosse dagli Enti locali dovranno rafforzare pertanto la combinazione di funzioni e di caratteristiche proprie di ciascun sistema.

La tavola 3 del PTRC “Integrità del territorio agricolo” evidenzia inoltre le caratteristiche del assetto rurale. Il tratto in provincia di Verona ricade in un'area che, con riferimento al territorio agricolo, il Piano definisce “Ambito con buona integrità”. Per tali zone il piano prevede politiche urbanistico-ambientali volte ad evitare un'alterazione irreversibile dei suoli agricoli. Il tratto orientale del tracciato (ricadente in provincia di Padova) si colloca invece, negli “Ambiti ad eterogenea integrità”, per i quali il P.T.R.C. prescrive agli strumenti subordinati di porre particolare attenzione ai sistemi ambientali e ai fenomeni in atto al fine di governarli, preservando per il futuro risorse ed organizzazione territoriale delle zone agricole.

A livello del sistema relazionale, il PTRC individua le grandi direttrici est-ovest e nord-sud, che coincidono con i corridoi intermodali del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, su cui si imposta il sistema a rete previsto dal piano, e di cui promuove e sollecita il rafforzamento insieme alla formazione di itinerari alternativi est-ovest e nord-sud.

Tra queste direttrici assume rilevanza ai fini del presente progetto il collegamento medio padano Cremona - Mantova - Legnago - Rovigo - Adria – mare (SS 443 e SS 449) al quale è collegata, in corrispondenza di Legnago, la direttrice Monselice – Padova – Venezia. Per questa direttrice il PTRC prevede l'ammodernamento della SS10 tra Legnago e Monselice e la sua prosecuzione verso la SS 309 Romea.

Nel complesso quindi la pianificazione regionale non segnala particolari attenzioni relativamente al corridoio interessato dall'intervento.

Il nuovo PTRC

Con delibera n. 815 del 30 marzo 2001 la Giunta Regionale ha disposto l'aggiornamento del P.T.R.C. come riformulazione dello strumento generale relativo all'assetto del territorio veneto, in linea con le metodologie ed i principi più innovativi che presiedono le forme di governo del territorio e con il nuovo quadro programmatico, delineato dal Piano Regionale di Sviluppo che (Art 9 L.R. 35/2001) “indica gli indirizzi e gli obiettivi del PTRC...”.

I contenuti del PTRC, in corso di redazione, la cui fonte normativa è nel frattempo diventata la nuova legge urbanistica regionale, L.R. 11/2004, sono prefigurati nel Documento Programmatico Preliminare per le Consultazioni di cui alla DGR 587/04 e sinteticamente rappresentati nel rapporto “Questioni e lineamenti di progetto” (Regione del Veneto - Giunta Regionale, 2005).

In tale documento si ribadisce la necessità di un nuovo assetto organizzativo e funzionale del territorio, in cui accanto alla dorsale forte centrale, le economie diffuse dei distretti (tra i quali va ricompresa l'area di intervento) andranno servite da anelli tangenziali ai sistemi centrali quali la Pedemontana e, per la zona di interesse, la Cremona – Adriatico o la Mantova – mare. Nel disegno abbozzato dal nuovo PTRC la

direttrice della padana inferiore ha quindi il ruolo importante di garantire l'accessibilità ai bordi esterni del sistema, così come la Transpolesana e la Pedemontana.

La pianificazione regionale di settore

Il Piano Regionale dei Trasporti

Il vigente Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (P.R.T.) è stato approvato dal consiglio Regionale con provvedimento n. 1047/1990, sulla scorta degli indirizzi del Piano Generale dei Trasporti e delle indagini specificamente condotte in ambito regionale nella seconda metà degli anni '80. Da allora lo scenario regionale ha subito delle sensibili mutazioni che appartengono ormai ad una problematica ben presente e percepita a tutti i livelli dalla comunità regionale.

Nel P.R.T. gli interventi sulla rete stradale sono finalizzati ad ammodernare la rete stradale di interesse regionale ricercando elevati livelli di accessibilità ai nodi con interventi mirati alla trasformazione con caratteristiche superstradali degli itinerari fondamentali ed alla riqualificazione tecnica dei tracciati.

Tra questi interventi sulla rete regionale figura il completamento dell'itinerario transpolesano Verona –Legnago – Rovigo – Adria – Mare, cui il piano considera complementare la costruzione su nuova sede della SS 10 tra Monselice e Legnago.

Nel quadro degli interventi previsti dal PRT sulla rete stradale ed autostradale, è evidenziato, per la SR 10 (al tempo SS 10), il previsto intervento di potenziamento tra Monselice e Legnago.

Il piano triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria 2006 – 2008 della Regione del Veneto

Nell'ambito del processo di trasferimento di competenze in materia di viabilità dallo Stato alle Regioni con D.P.C.M. 21/09/2001 è stata individuata la rete stradale di interesse regionale. Per le strade di cui al D.P.C.M. 21/02/2000, con verbali di consegna in data 01/10/2001, si è provveduto all'effettivo trasferimento di competenza, anche per la manutenzione e la gestione, dall'ANAS alle Province ed alla Regione.

Per quanto riguarda le norme della programmazione regionale, il Consiglio Regionale, in attuazione del D.Lgs n.112/98, ha approvato la L.R. 11/2001, che al Capo VI, disciplina le norme in materia di viabilità trasferita.

In particolare, l'art.95 della suddetta legge, così come modificato dalla L.R. 30/2001, prevede che il Consiglio Regionale, sentita la Conferenza Permanente Regione – Autonomie Locali, sulla base delle risorse finanziarie annualmente assegnate alla Regione, definisca il Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria trasferita alla Regione e alle Province ai sensi dell'art.101 del D.Lgs n.112/98, da aggiornare in ragione della evoluzione degli stati di fabbisogno.

Il medesimo articolo di legge prevede, inoltre, alla lettera c), che il Consiglio Regionale, in sede di approvazione del primo Piano Triennale, sentite le Province, determini la rete viaria di interesse regionale. Sulla base di tale norma il Consiglio Regionale, con provvedimento n. 59 del 24 luglio 2002, ha approvato la determinazione della rete viaria di interesse regionale (che comprende l'intero tratto regionale della SS 10 "Padana Inferiore", classificata di interesse regionale quale "strada che collega province di regione finitime"), e la Giunta Regionale, d'intesa con le province, ha redatto il Piano triennale 2002/2004, poi approvato in Consiglio Regionale, con provvedimento n. 60 del 24 luglio 2002. Detto Piano costituisce così il primo Piano della Regione Veneto relativo alla rete stradale trasferita dallo Stato, nell'ambito del decentramento amministrativo ai sensi dell'art. 101 del D.lgs. n.112/1998.

Con deliberazione del Consiglio Regionale n. 10 del 21 febbraio 2007, è stato approvato un secondo "Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria" relativamente al triennio 2006-2008, differentemente articolato come interventi prioritari:

1. intervento n. 207 (prov. PD): nuova SR 10 da Palugana ad innesto A31 – I lotto – e ricollegamento all'attuale SR 10;
2. intervento n. 240 (prov. VR): SR 10 variante tratto Legnago San Vito e collegamento tra SR10 e SP 500 di Minerbe;

mentre viene considerato tra gli interventi di inseribilità:

3. intervento n. 271 (prov. PD): completamento SR 10 da casello A312 a confine provinciale.

Non è stato previsto alcun intervento prioritario, per quanto riguarda la realizzazione del tratto di progetto che va dal confine tra le due province e l'intervento n. 240. Questo ultimo intervento risulta essere uno stralcio del progetto della nuova SR 10, che prevede la realizzazione di un collegamento, mediante rotatorie, tra il tracciato esistente della SR 10 e quello di progetto per proseguire fino alla fine dell'intervento.

La pianificazione provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Verona

La Provincia di Verona ha adottato con D.C.P del 17/05/02 il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Il P.T.C.P. è inteso come "punto di partenza" per il percorso di programmazione e pianificazione congiunta che la Provincia di Verona intende intraprendere per il futuro.

Il P.T.C.P. sottolinea che, in conseguenza al cambiamento delle modalità di utilizzo del territorio, sono cambiate anche le esigenze primarie di mobilità sul territorio, passando da una necessità di distribuzione radiale da e per il capoluogo ad una necessità di distribuzione a maglia.

Attraverso la Carta dello Schema Strutturale di Piano il P.T.C.P. individua una serie di progetti di allestimento infrastrutturale stradale ed autostradale. Ogni progetto è sintetizzato in una scheda completa di stralcio cartografico, la scheda W38 relativa al tratto veronese della variante alla S.S. 10, così come presentata nel P.T.C.P.

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Padova ed il Piano Provinciale della Viabilità

La Provincia di Padova, attraverso l'Assessorato all'Urbanistica – P.T.P. – Sviluppo Territoriale di Coordinamento Provinciale, ha avviato la predisposizione di un nuovo P.T.C.P., mediante la rivisitazione complessiva del precedente Piano Territoriale, adottato dalla Giunta Provinciale in data 13/03/1995, e le cui previsioni, basate su analisi dello stato del territorio ormai datate, non risultavano più aderenti allo sviluppo reale del territorio.

L'iter di redazione del nuovo piano si è concluso con l'adozione, mediante delibera di Consiglio Provinciale n. 25 del 05.04.2004, del Progetto definitivo del P.T.C.P.

Di rilievo per il progetto in esame sono:

- l'importanza attribuita dal piano alla rete ecologica provinciale, naturalmente strutturata sulla rete idrografica, per la quale il piano definisce l'obiettivo della salvaguardia dei fiumi e la connessione reciproca e con altri elementi ambientali di interesse ecologico anche attraverso una strategia volta al controllo dei punti di possibile contaminazione lungo l'intero corso dei fiumi, dell'impatto delle infrastrutture, degli insediamenti civili e produttivi e delle attività agricole;
- la salvaguardia e la valorizzazione delle relazioni ambiente-patrimonio storico e culturale in relazione agli insediamenti urbani e produttivi, nonché alle infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione, anche attraverso misure di recupero e/o valorizzazione e la possibilità di individuare percorsi di connessione.

In relazione alle reti delle infrastrutture di trasporto il piano, recependo anche le indicazioni del Piano Provinciale della Viabilità (P.P.V., approvato con delibera del Consiglio Provinciale n°43 del 16/07/2001), ha fatto propri gli obiettivi della pianificazione comunitaria (reti transeuropee e/o magistrali o

corridoi), nazionale (P.G.T.L.) e regionale (Piano Regionale dei Trasporti - PRT). Esso propone un modello ispirato a tre principi fondamentali: il riequilibrio territoriale tra il centro, il nord ed il sud del territorio della provincia; la diffusione dell'“effetto Padova” su un più possibile vasto territorio; la “messa in rete” di tutto il sistema urbano – produttivo, con attenzione anche alla domanda di mobilità espressa dallo spazio rurale.

Le previsioni di piano relative al sistema relazionale sono riportate nelle tavole di progetto del P.T.C.P. (vedi Figura 7-1), dove, tra gli interventi di viabilità in progetto o costruzione figura la nuova S.R.10, già inserita dal PPV nel parco progetti consolidati (nuova viabilità in progetto o costruzione) quale elemento di invarianza dello scenario di piano.

La pianificazione comunale

I PRG e le varianti in corso

I Comuni all'interno dei quali ricade l'infrastruttura oggetto del presente studio sono, in Provincia di Padova: Carceri, Ospedaletto Euganeo, Ponso, Santa Margherita d'Adige, Megliadino San Fidenzio, Montagnana e, in Provincia di Verona: Urbana, Bevilacqua, Minerbe e Legnago.

Per tali Comuni gli strumenti analizzati sono:

- Comune di Carceri: Variante Parziale n.° 4 – 2005 adottata con D.C.C. n. 12 del 28/02/2005 alla Variante Generale approvata con D.G.R.V. n. 851 del 26/03/04;
- Comune di Ospedaletto Euganeo: Piano Regolatore Generale approvato con D.G.R. n. 3376 del 22/11/2002, Variante parziale approvata con D.C.C. n. 25 del 16/10/2004;
- Comune di Ponso: Piano Regolatore Generale approvato con D.C.C. n. 156 del 27/12/1988, integrazione alla Variante Generale al P.R.G. adottata con D.C.C. n. 23 del 02/07/2003;
- Comune Di Santa Margherita D'Adige: Variante Generale approvata con D.G.R.V. n° 1477 del 14.05.2004; Variante Parziale n.° 18 – approvata con D.C.C. n. 6 del 9/03/2007 e Variante Parziale n.° 19 – adottata con D.C.C. n. 7 del 9/03/2007;
- Comune di Megliadino San Fidenzio: Variante n. 3 – Aggiornato secondo prescrizioni regionali Delibere Giunta Regionale Veneto: n.° 3860 del 03 l u gl i o 1990 , n.° 5346 del 08 novembre 1994 , n.° 3536 del 14 novembre 1997 , n.° 744 del 23 marzo 2001 .
- Comune di Montagnana: Piano Regolatore Generale approvato con D.G.R. n.2942 del 07/06/83, Variante parziale 1/200 approvata con modifiche d'ufficio con D.G.R.V. n. 1807 del 06/07/2001
- Comune di Urbana: Piano Regolatore Generale Approvato con D.G.R.V. n. 2017 del 26/07/2005
- Comune di Bevilacqua: Piano Regolatore Generale approvato con D.G.R.V. n. 1518 del 22/04/1997
- Comune di Minerbe: Variante al PRG approvata con D.G.R.V. n. 607 del 07/03/2006;
- Comune di Boschi Sant'Anna: Adeguamento alla DGRV n. 1611 del 28/06/2005;
- Comune di Legnago: Variante Generale al PRG approvata con D.G.R.V. n. 1590 del 23/05/2006.

In linea generale, come può constatarsi dalle tavole dei mosaici dei PRG, va evidenziato che tutti i Comuni interessati hanno esplicitamente espresso, all'interno delle loro tavole di zonizzazione, la volontà di dotarsi di un nuovo asse viabilistico est-ovest attraverso l'individuazione di una fascia di rispetto per la nuova viabilità che si sviluppa a sud dell'esistente tracciato della SS 10, mantenendo un generale parallelismo con l'infrastruttura storica (vedi tavole “Uso del suolo programmato – Piani Regolatori Generali”).

Su tale corridoio individuato e tutelato dai PRG, trova sede, salvo i necessari adeguamenti e ottimizzazioni progettuali, il tracciato di progetto.

Per quanto riguarda le previsioni progettuali relative alla viabilità complementare ed al posizionamento degli svincoli questa è stata oggetto di una nutrita serie di incontri con gli enti locali al fine di garantire un elevato livello di condivisione delle soluzioni adottate e di integrazione con le previsioni viabilistiche a carico di altri enti.

Tali previsioni sono riportate nelle tavole cartografiche a completamento del quadro programmatico di scala locale, la cui analisi puntuale delle interferenze è riportata nel S.I.A.

Sintesi delle interferenze significative:

In linea generale il confronto delle soluzioni progettuali con la pianificazione urbanistica dei Comuni interessati evidenzia come la scelta del tracciato operata, risponde al criterio di minimizzare le interferenze e gli attraversamenti di aree residenziali, produttive o a verde. Il tracciato proposto infatti, coerentemente con il corridoio infrastrutturale dei piani locali, privilegia l'attraversamento di zone "E" a destinazione agricola evitando l'interferenza con zone ad altra destinazione "più delicata".

Nel seguito si segnalano le situazioni di interferenza maggiormente significativa riscontrate lungo il tracciato di progetto.

Il primo dei tre lotti dell'intervento nella provincia di Padova, inizia in comune di Carceri, località Palugana, dove, in corrispondenza dell'intersezione con la S.P. 15 mediante rotatoria si raccorda con il tratto della nuova SR 10 già in fase di realizzazione.

Da qui, il tracciato di progetto si attesta prevalentemente in zone E a destinazione agricola mantenendosi, per quasi tutta la sua lunghezza, sulla fascia di rispetto del previsto corridoio infrastrutturale e uscendone, solo per un breve tratto, in comune di Montagnana fra via Salvaro e via Monastero. Sempre in comune di Montagnana, prima di via Salvaro, il tracciato di progetto attraversa l'area di rispetto del depuratore mantenendosi in zone a destinazione agricola.

Altre interferenze da segnalare sono l'intersezione con la zona di rispetto dell'oleodotto nel comune di Ponso alla progressiva indicativa km 2+350 e nel comune di Santa Margherita D'Adige alle progressive km 4+200 e 5+600. Sempre nei Comuni di Ponso e Santa Margherita D'Adige il tracciato, pur mantenendosi in zone E, si accosta a zone di espansione residenziale e, in Comune di Santa Margherita D'Adige, ad una estesa zona per attività produttive e commerciali che viene collegata alla viabilità di progetto da un previsto svincolo dedicato.

In provincia di Verona, subito oltre l'attraversamento del fiume Fratta, in corrispondenza del confine col Comune di Montagnana, il tracciato, si sviluppa nel Comune di Bevilacqua dove dalla progressiva indicativa km 18+200 abbandona la fascia di rispetto del previsto corridoio infrastrutturale per mantenersi a sud di questo all'interno di un'area agricola localizzata a sud del centro storico. In prossimità del confine con il contermine Comune di Minerbe il tracciato di progetto interseca ortogonalmente una fascia di rispetto tecnologico del metanodotto (indicativamente alla progressiva km 19+400), mantenendosi in zone a destinazione agricola.

Proseguendo verso ovest il tracciato entra nel Comune di Minerbe, dove dalla progressiva km 20+300 rientra all'interno della fascia di rispetto per la nuova viabilità, anche qui situata in zona E a destinazione agricola.

Da qui il tracciato corre parallelo alla SS 10 lambendo, senza interferenze dirette, una zona destinata ad attività produttive del Comune di Minerbe, situata verso il confine con Legnago tra le progressive indicative km 21+300 e km 21+700.

Il tracciato di progetto prosegue quindi in comune di Legnago attestandosi in aree a destinazione d'uso prevalentemente agricola. Rispetto al PRG vigente l'unica interferenza significativa del tracciato di progetto è data dall'attraversamento di un'area produttiva situata tra la ferrovia Legnago - Treviso e lo scolo Dugale. Attraversamento che comunque avviene all'interno della fascia di rispetto infrastrutturale identificata dal vigente PRG.

L'entità di tale interferenza appare limitata soprattutto considerando che tale area produttiva risulta dimensionalmente alquanto ridotta nella recente Variante Generale al PRG adottata dal Consiglio Comunale di Legnago (2002). Rispetto a quest'ultimo strumento di pianificazione il tracciato si colloca infatti, in area agricola. Nel tratto terminale del tracciato l'opera si attesta infine all'interno di una zona di rispetto cimiteriale.

I Piani di Zonizzazione Acustica

Il Piano di Classificazione Acustica viene inteso come strumento comunale che permette di individuare, dal punto di vista acustico, le aree non critiche e di risanare quelle in cui i livelli di rumorosità ambientale possono indurre fenomeni di disturbo ed effetti negativi sulla salute della popolazione residente.

Tutti i Comuni interessati dal progetto hanno adottato il piano di classificazione acustica e molti di essi hanno già inserito la nuova infrastruttura con la relativa fascia di pertinenza acustica:

- Carceri: approvato con DCC n. 27 del 19/06/2001. Nel piano di zonizzazione in corrispondenza dell'area di progetto, è presente un'area di transizione in previsione della nuova infrastruttura.
- Ospedaletto Euganeo: approvato con D.C.C. n. 26 del 30/06/2006. Nel Piano di Zonizzazione acustica non è presente l'infrastruttura di progetto;
- Ponso: adottato il 25/07/2007 Nel piano di zonizzazione in corrispondenza dell'area di progetto, è presente l'indicazione dell'infrastruttura di progetto.
- S. Margherita d'Adige: approvata con D.C.C. n. 7 del 19/02/2004. Come indicato nella Relazione Generale, viene prevista la realizzazione della nuova SR 10, per la quale pertanto è stata individuata una fascia di pertinenza acustica; da notare è che tale fascia è differente da quanto previsto nel DPR 142/2004 in quanto la classificazione è antecedente.
- Megliadino S. Fidenzio: nel Piano di Classificazione Acustica adottato nel novembre 2003, viene prevista l'infrastruttura in progetto.
- Montagnana: nel Piano di Classificazione Acustica adottato nel novembre 2003 viene prevista l'infrastruttura in progetto.
- Urbana: ha adottato in data 18/09/2002 il Piano di Classificazione Acustica. Si vuole evidenziare che nel Piano suddetto non viene contemplata l'infrastruttura di progetto in quanto il Comune lambisce l'infrastruttura di progetto che non la interessa direttamente: il Comune è stato introdotto per completezza nelle tavole.
- Bevilacqua: ha adottato il Piano di Classificazione acustica in rev 1.1. il 4/12/2002, ma non riporta il tracciato di progetto.
- Minerbe: ha approvato con D.C.C. n. 11 del 14/06/2002 il Piano di Classificazione acustica. Nel Piano non compare l'infrastruttura di progetto;
- Boschi S. Anna: approvato il 5/04/2002. Il Comune non ricadendo nell'area d'intervento, non prevede l'infrastruttura di progetto.
- Legnago: ha adottato con Delibera della Giunta comunale n° 367 del 30 dicembre 2002 il Piano di Classificazione Acustica. Come si evince dagli elaborati all'uopo redatti (vedasi "Uso del Suolo programmato – Piani di zonizzazione acustica"), il Piano di classificazione acustica del Comune di Legnago è stato predisposto tenendo conto della futura realizzazione dell'infrastruttura di progetto.

Il sistema vincolistico

Tutela del patrimonio culturale e dei beni paesaggistici – d. lgs. 42/04

Dal sito del Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, dagli studi disponibili a livello regionale, provinciale, e dagli strumenti di pianificazione comunale, sono state tratte le informazioni relative alle aree presenti nel territorio in esame, che risultano vincolate ai sensi del D. Lgs. 42/04, Codice dei beni culturali e del paesaggio (già vincoli ex L. 1497/39, L. 1089/39, L. 431/85).

Beni di valore paesaggistico

Sono tutelate in ragione del loro notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/04 artt. 136 e 157, già vincolo L. 1497/39):

Nell'area di studio risulta vincolata ai sensi dei suddetti articoli la sola "Area panoramica comprendente il centro urbano di Montagnana caratterizzato da antiche e monumentali mura con torri e dal castello detto degli Alberi" (vincolo istituito con Decreto del 16/11/1968 pubblicato sulla G.U. n. 331 del 31/12/1968). Tale area vincolata dista oltre 1 km dal tracciato del nuovo asse stradale e non risulta interferita in alcun modo, nemmeno sul piano percettivo, dalla presenza dello stesso.

Aree di interesse paesaggistico

Sono tutelate in ragione del loro interesse paesaggistico (D.Lgs. 42/04 art. 142, già vincolo L 431/85 Nell'area di studio risultano vincolati le aste di alcuni corsi d'acqua intersecati dalla nuova infrastruttura e della sua viabilità complementare. Tali corsi d'acqua, procedendo da est verso ovest, e sono puntualmente elencati nel S.I.A.

Beni culturali

Dalle informazioni desunte dai Piani Regolatori Generali, dall'atlante dei vincoli della Provincia di Padova e rese disponibili dagli Enti competenti interpellati, nell'area di studio risultano presenti alcuni edifici vincolati ai sensi degli articoli suddetti. Tali edifici non vengono comunque interessati dalle opere in progetto e sono puntualmente elencati nel S.I.A.

Vincoli Archeologici

Le zone archeologiche delimitate ai sensi della L. 1089/39 e della L. 431/85 ed ora tutelate dall'art 157 del D. Lgs 42/2004, sono state identificate sulla base dell'atlante "Zone archeologiche del Veneto" edito dalla Regione Veneto e dalla Soprintendenza Archeologica del Veneto. Tali aree sono riportate nella serie di tavole relative al "Paesaggio - Carta di Analisi – Valenze culturali e percettive".

Le zone individuate sono puntualmente elencati nel S.I.A, l'asse di progetto non interferisce con alcuna delle zone sopra citate.

Un'interferenza viene invece individuata a carico dell'area archeologica di località Spin in Comune di Megliadino San Fidenzio, marginalmente interessata dalla nuova configurazione della viabilità di raccordo.

Beni culturali ambientali sottoposti a tutela dalla normativa regionale

Per quanto riguarda il sistema di edifici e manufatti rurali di valore culturale ambientale identificati e sottoposti a tutela dai piani regolatori comunali ai sensi dell'art 10 della L.R.24/1985 e dell'art 28 della L.R. 61/85, lo SIA evidenzia che né il tracciato di progetto né la nuova viabilità connessa rilevano interferenze dirette con tali beni. In ogni caso tali aree sono riportate nella serie di tavole relative al "Paesaggio - Carta di Analisi – Valenze culturali e percettive".

Aree protette e rete natura 2000

La legge quadro sulle aree protette detta i principi fondamentali per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette, al fine di garantire e promuovere la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale.

In questo ambito si inseriscono la direttiva 79/409/CEE (direttiva Uccelli) concernente la conservazione degli uccelli selvatici e la cosiddetta "direttiva Habitat" 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.

La legge 394/91 istituisce l'Elenco ufficiale delle aree protette nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti.

Nell'area di intervento non sono presenti aree protette ai sensi della Legge Quadro 394/91. Il Parco Regionale dei Colli Euganei, istituito con L.R. 38/1989 è infatti situato a nord-est della zona di intervento circa 4 km dal limite orientale dell'intervento.

Analoga situazione si riscontra per i siti della Rete Natura 2000 che vedono come elementi più prossimi al tracciato i siti (SIC e ZPS) dei Colli Euganei e la ZPS "Le Vallette" in Comune di Ospedaletto Euganeo.

Per tali siti non è prevedibile alcuna interferenza determinata dal tracciato in progetto.

2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Premessa

Il progetto in esame riguarda la realizzazione dell'infrastruttura stradale "S.R. n° 10 "Padana inferiore" nel tratto compreso da Palugana (PD) alla località Orti in Comune di Legnago (VR), per uno sviluppo complessivo di circa km 25+480.

Il progetto costituisce la naturale prosecuzione dell'opera completata nell'ottobre del 2007, che collega la S.R. n° 104 "Monselice Mare", in prossimità di Cà Oddo (PD) con la località Palugana nel comune di Carceri (PD).

La nuova infrastruttura interessa direttamente il territorio di undici Comuni, di cui 8 nella Provincia di Padova e 3 nella Provincia di Verona.

Iter Progettuale

Come già indicato nella premessa del Quadro Programmatico, la prima individuazione dell'itinerario, che nelle ipotesi iniziali avrebbe dovuto costituire un asse interregionale in grado di collegare Chioggia, Monselice, Legnago Mantova e Cremona, risale agli anni '80, e nel corso degli anni, mentre il corridoio infrastrutturale individuato dagli strumenti di pianificazione è rimasto sostanzialmente lo stesso, sono tuttavia cambiate le funzioni e le finalità a cui l'infrastruttura è chiamata rispondere, anche in relazione a numerosi interventi realizzati e/o programmati negli anni successivi.

Nel marzo 2002 su incarico della Provincia di Padova veniva prodotto un Progetto Preliminare per il tratto di nuova viabilità ricadente nell'ambito della medesima provincia, modificato, a seguito della conferenza di servizi del 14.07.2004, nel corso della quale venivano acquisiti i pareri favorevoli degli Enti e le relative prescrizioni riguardanti alcuni aspetti progettuali relativi alla necessità di ottimizzare gli svincoli e alla risoluzione di alcune interferenze di carattere minore.

Diversamente, la progettazione preliminare del tratto ricadente nell'ambito della Provincia di Verona è avvenuta in tempi più recenti e precisamente negli anni 2006 e 2007, ed il confronto con gli Enti, ivi compreso lo studio di soluzioni alternative, è avvenuto all'interno di un contesto programmatico già aggiornato e condiviso dagli Enti Comunali e Provinciali interessati, nel corso della redazione del progetto preliminare stesso.

E' quindi emersa, prioritariamente, la necessità di revisionare il Progetto Preliminare del 2002 tenendo conto, non solo degli adeguamenti richiesti nel corso della C.d.S. del 14.07.2004, ma anche delle nuove normative nel frattempo emanate.

Il Progetto così aggiornato ed afferente alla sola parte in Provincia di Padova, è stato nuovamente sottoposto al parere preliminare degli 8 Comuni interessati, della Provincia di Padova, della Regione Veneto e della Società Autostrade Brescia Padova con il risultato di conseguire ulteriori adeguamenti e ottimizzazione dei collegamenti e svincoli previsti.

Il Proponente, infine, ha presentato agli Uffici dell'Unità Complessa V.I.A. della Regione, lo Studio d'Impatto Ambientale ed il Progetto Preliminare dell'intera infrastruttura stradale interessante le due Province, al fine di acquisire il relativo Giudizio di Compatibilità Ambientale, prima della redazione del Progetto Definitivo.

Obiettivi e valenza della nuova infrastruttura

L'originale tracciato di progetto, di competenza ANAS successivamente trasferita alla Regione Veneto, prevedeva la realizzazione di una strada a 4 corsie, successivamente ridotte a 2, in considerazione della costruzione, intervenuta nel frattempo, della S.S. n° 434 "Transpolesana" e della bretella di collegamento con la A4 in Comune di San Giovanni Lupatoto (VR), che hanno assorbito parte del flusso veicolare originariamente previsto sulla nuova S.R. n° 10.

L'infrastruttura di progetto risulta essere di notevole importanza strategica in relazione ad altre infrastrutture, alcune delle quali:

- concluse come il primo tratto della S.R. n° 10, di collegamento con la S.R. n° 104 "Monselice Mare", dallo svincolo di Cà Oddo a Carceri,
- in fase di realizzazione come l'Autostrada A31-Valdastico Sud,

- inserite nei Piani di Programmazione Regionale e Provinciale come la bretella di collegamento di Este alla S.R. n° 10 esistente, il prolungamento e l'adeguamento della S.P. n° 48, il collegamento con la S.P. n° 500 ed il collegamento con la S.R. n° 499.

Il S.I.A. evidenzia, inoltre, quelle infrastrutture non direttamente connesse alla nuova S.R. n° 10 ma la cui l'utilità risulta strettamente correlata quali:

- i collegamenti verso la "Nuova Romea Commerciale";
- la Superstrada Pedemontana Veneta;
- la nuova Autostrada Regionale Nogara - Mare Adriatico.

In tale contesto la nuova S.R. n° 10 rappresenta il completamento di un asse di distribuzione dalla rete primaria alla secondaria di ambito Regionale extraurbano, già oggi in parte realizzato e costituito dalla S.R. n° 104.

Il tracciato della nuova S.R. n° 10 e la S.R. n° 104 costituiscono quindi l'infrastruttura di collegamento tra la viabilità di tipo nazionale/interregionale e quella locale o secondaria collocandosi territorialmente in un'area intermedia e parallela ai due assi autostradali della A4 e della Nogara - Mare, e al contempo intercettando i tre assi nord - sud della A13, della A31 e della Romea.

Caratteristiche generali

Il S.I.A. evidenzia che in fase di progettazione sono state analizzate diverse soluzioni progettuali, che hanno tenuto conto delle esigenze indicate dai Comuni interessati, nonché delle finalità a cui la nuova infrastruttura deve soddisfare.

In generale la progettazione stradale è stata sottoposta al rispetto di alcuni vincoli che hanno influito direttamente sulla configurazione piano altimetrica della viabilità di progetto lungo tutto il tracciato, quali ad esempio la presenza di numerosi canali di irrigazione e le non eccezionali caratteristiche geologico geotecniche dei terreni interessati.

Tali elementi hanno fatto prevalere l'individuazione di una tipologia di tracciato che dal punto di vista altimetrico prevedesse esclusivamente opere in rilevato e/o in viadotto.

Nel dettaglio la nuova S.R. n° 10 ha uno sviluppo complessivo di circa 25+480 km di cui:

- 17+800 in provincia di Padova;
- 7+680 in provincia di Verona.

Nell'ambito della Provincia di Padova, l'opera interessa i seguenti 8 comuni:

1. Carceri,
2. Ospedaletto Euganeo,
3. Ponso,
4. Santa Margherita D'Adige,
5. Megliadino S. Vitale,
6. Megliadino S. Fidenzio,
7. Montagnana,
8. Urbana,

mentre nell'ambito della Provincia di Verona interessa i seguenti 3 comuni:

9. Bevilacqua,
10. Minerbe,
11. Legnago.

Lungo il tracciato sono previsti, con direzione est ovest, i seguenti collegamenti e svincoli con la viabilità esterna:

1. collegamento con la S.R. 10 esistente;
2. svincolo di Carceri Est ovest;
3. svincolo di Ponso Ospedaletto;
4. svincolo di Santa Margherita d'Adige;
5. svincolo di Megliadino San Vitale e Megliadino San Fidenzio e viabilità di collegamento verso al A31 Valdastico Sud;
6. svincolo di Montagnana Est;
7. svincolo di Montagnana sud, Urbana e Casale di Scodosia;
8. svincolo di Montagnana Ovest e Bevilacqua;
9. svincolo di Minerbe;
10. svincolo di Legnago con S.P. n° 100 località San Vito;
11. svincolo di Legnago con S.R. n° 10 località Orti.

Descrizione del Tracciato

Il tracciato può essere suddiviso secondo le due tratte di riferimento alla Provincia di Padova e Verona.

Tratto in Provincia di Padova dello sviluppo di km 17+800

La nuova infrastruttura ha inizio con il collegamento con la S.R. 10 attuale in comune di Carceri mediante la realizzazione di uno svincolo con rotatoria a livelli sfalsati.

Tale soluzione consente di contenere al minimo l'occupazione del territorio e realizzare nel contempo tutti i collegamenti necessari con la viabilità esistente (la SP 15) di previsione (come la Z.I prevista a sud della nuova viabilità) e viabilità complementari di accesso ai fondi previste per il tratto di S.R. n° 10 già realizzato (variante di Monselice/Este).

Proseguendo verso ovest il tracciato di progetto, interseca la S.P. n° 91 in corrispondenza della progressiva km 1+800. Tale viabilità rappresenta l'infrastruttura principale, utilizzata per l'accesso ai comuni di Ponso e di Ospedaletto, rispettivamente posti a sud e a nord del tracciato della nuova S.R. n° 10.

Alla progressiva Km 2+300 è prevista la realizzazione dello svincolo di Ponso Ospedaletto, in corrispondenza della viabilità comunale "Via Santi".

Il tracciato prosegue quindi sempre verso ovest e dopo aver superato con un ponte la S.P. n° 76, in corrispondenza delle progressiva km 2+800, presenta un andamento piano altimetrico in leggero rilevato, fino alla progressiva km 10+000.

In particolare, dopo aver superato in viadotto "Via Lunga" in corrispondenza della progressiva km 4+500, giunge in prossimità dello svincolo con la provinciale S.P. n° 18, per poi superare mediante un viadotto il sedime della A31 Valdastico Sud, in corso di realizzazione, fino a giungere, in corrispondenza della progressiva km 7+500, al punto dove è previsto lo svincolo per i Comuni di Megliadino San Fidenzio e Megliadino San Vitale.

Al km 10+000 è previsto quindi lo svincolo di collegamento con la Zona Industriale di Montagnana mediante la realizzazione di un sottopasso ad asse curvilineo, per la risoluzione dell'interferenza con la linea ferroviaria Monselice Mantova.

Proseguendo poi verso ovest, il tracciato prevede la realizzazione di due ulteriori svincoli prima di giungere in prossimità del confine con la provincia di Verona costituito dal fiume "Fratta".

Anche in questi due casi, gli svincoli previsti per Montagnana Sud e Montagnana Ovest sono previsti attraverso la costruzione di rotatorie a livelli sfalsati, in modo da razionalizzare i collegamenti con le viabilità locali e diminuire contestualmente l'occupazione territoriale.

In particolare il tracciato, che ha una lunghezza complessiva pari a km 17+800, risulta essere caratterizzato da un rilevato di altezza media rispetto al p.c. di circa 1,0/1,5m, che ne contraddistingue l'altimetria per oltre 11 km.

I restanti 6,3 km sono costituiti da:

- circa 2,4 km di tratti in viadotto;
- circa 3,9 km di tratti in cui la livelletta stradale ha un'altezza superiore a 1,5 m dal p.c..

Tratto in Provincia di Verona dello sviluppo di km 7+680

Il tracciato riprende il percorso dal confine con la provincia di Padova rappresentato dal corso del Fiume Fratta.

Il Progetto al fine di limitare l'estensione e migliorare l'inserimento ambientale di tale viadotto, ha sviluppato, in accordo con il Genio Civile di Padova, una soluzione a raso.

Proseguendo quindi da est verso ovest, il tracciato prevede prima il superamento della linea ferroviaria Monselice - Mantova mediante un viadotto, e poi lo svincolo a livelli sfalsati con via Spin che ne permette la connessione con la S.R. n° 10 esistente.

Il tracciato prosegue quindi parallelamente allo scolo Dugale ponendosi a sud della Zona Industriale di Minerbe, per poi entrare nel territorio comunale di Legnago.

In prossimità dell'attuale sedime della ferrovia dismessa Legnago - Treviso è previsto un ulteriore svincolo che permetterà il collegamento della nuova infrastruttura con la viabilità prevista dal P.R.G. per la connessione della S.R. n° 10 con la S.P. n° 500.

Il tracciato di progetto, infine, seguendo in parallelo l'andamento della S.R. n°10 esistente si raccorda a quest'ultima in prossimità della località Orti/S. Vito, in corrispondenza dell'attuale intersezione tra l'asse stradale della S.R. n°10 e la bretella di collegamento di quest'ultima con la S.S. 434, sempre nel territorio di Legnago.

Alternative Progettuali

Il Proponente ha valutato le seguenti due alternative progettuali, che interessano il tratto di competenza della provincia di Verona, che possono essere così sinteticamente descritte.

- **Alternativa 1.** L'ipotesi prevede che parte del tracciato rimanga maggiormente in sovrapposizione alla S.R. n° 10 esistente; tale soluzione non si rivela però particolarmente vantaggiosa, in quanto il risparmio di territorio legato all'utilizzo di parte del sedime esistente è vanificato da una serie di criticità quali maggior impatto sulle abitazioni esistenti in termini di inquinamento acustico, maggiori danni alle proprietà private, allungamento dei percorsi per raggiungere gli svincoli.
- **Alternativa n° 2.** La soluzione dal punto di vista planimetrico risulta simile al tracciato di progetto, ma differisce da quest'ultimo per la posizione dello svincolo a servizio del comune di Bevilacqua. In realtà la diversa posizione di tale svincolo determina una serie di questioni che ne rendono critica l'adozione quali la notevole lunghezza del viadotto per 612,00 metri che si viene a costituire in relazione alla vicinanza dello svincolo con l'attraversamento ferroviario.

L'analisi condotta dal Proponente al paragrafo 4.3 del Quadro Progettuale porta ad individuare l'alternativa progettuale sviluppata e presentata, come l'ipotesi progettuale ideale sotto il profilo tecnico, economico ed ambientale.

Sezione stradale tipo e caratteristiche della sovrastruttura stradale

Il progetto prevede, con riferimento alle norme contenute nel D.M. 5.11.2001, l'utilizzo della seguente sezione stradale:

- **tipo C** "Extra Urbana Secondaria, con velocità di progetto Vp 60-100 km/h;

dove la piattaforma stradale risulta essere composta da una corsia per senso di marcia e da due banchine laterali, per una larghezza complessiva pari a m 10,50 così distinta:

- 2 corsie di marcia m 3,75 ciascuna,
- 2 banchine laterali m 1,50 ciascuna.

L'asse principale prevede, inoltre, la presenza di piazzole di sosta laterali, posizionate ad intervalli di circa 1,0 – 1,5 km, da entrambi i lati della viabilità.

La sovrastruttura stradale è stata dimensionata in funzione dei carichi che la stessa dovrà sopportare durante la vita utile ed i progettisti hanno previsto l'adozione di una pavimentazione di tipo semirigido che offre maggiori garanzie in termini di durata e di resistenza.

La pavimentazione dello spessore totale di cm 40, risulta essere quindi così composta:

- | | | |
|--------------------------|--|--------|
| • strato di usura | in conglomerato bituminoso tipo aperto | cm 3; |
| • strato di collegamento | in conglomerato bituminoso | cm 7; |
| • strato di base | in misto bitumato | cm 10; |
| • strato di fondazione | misto cementato | cm 20. |

Svincoli e Viabilità Secondaria

Svincoli

Il Progetto prevede per la risoluzione degli svincoli e la interferenza con la viabilità locale secondaria la realizzazione di “rotatorie a livelli sfalsati”, che consentono non solo di incrementare il livello di sicurezza della infrastruttura, ma anche di mantenere le continuità delle viabilità preesistenti ed eliminare contestualmente possibili punti di disomogeneità per la circolazione, evitando situazioni di flusso di traffico di tipo “interrotto”.

Tale configurazione degli svincoli risulta molto compatta, e determina una occupazione territoriale minore rispetto ad altre tipologie di svincolo.

Viabilità Secondaria

La tipologia della sezione stradale è in generale del tipo F2 “Locali in Ambito Extraurbano” definita secondo il D.M. 5.11.2001, con velocità di progetto V_p 40 – 100 Km/h e piattaforma stradale della larghezza di m 8,50 così composta: 2 corsie di marcia da m 3,25 ciascuna, oltre a 2 banchine laterali da m 1,00 ciascuna.

Opere d'arte

Il Progetto prevede la realizzazione di numerose opere d'arte necessarie al superamento di ostacoli fisici e naturali conseguenti all'andamento piano altimetrico del nuovo tracciato stradale quali:

- attraversamento di corsi d'acqua, come il fiume Fratta;
- superamento di infrastrutture lineari esistenti, come la linea ferroviaria Monselice - Mantova;
- alla realizzazione degli svincoli con rotatoria a livelli sfalsati;
- alla realizzazione dello svincolo relativo alla S.P. 500 e di S. Margherita d'Adige;
- alla realizzazione di 9 cavalcavia di viabilità secondarie sulla nuova S.R. n° 10;
- alle realizzazioni di sottopassi per ripristinare la continuità di viabilità secondarie interferite.

Per la realizzazione delle relative opere d'arte il Proponente, nello spirito di una progettazione che tenesse in considerazione anche l'aspetto estetico dell'infrastruttura, ha ritenuto di adottare un impalcato a

cassone monocellulare, con anime fortemente inclinate per accentuare l'aspetto tecnologico "aerodinamico" e sostenere la maggior parte possibile della sezione d'impalcato che, dovendo in ogni caso essere più ampia, è stata ulteriormente sostenuta da mensole metalliche trasversali rastremate a profilo curvo.

L'impalcato misto acciaio-calcestruzzo a via superiore è costituito dunque da un cassone in acciaio ad anime inclinate, con una soletta in c.a. dello spessore 30 cm che collabora con la sezione in acciaio. La forma armoniosa della sezione è, quindi, accompagnata da una serie di mensole a profilo curvo in acciaio, aventi la funzione strutturale di sostegno degli sbalzi.

Le fondazioni sono del tipo profondo e costituite da pali spinti ad una profondità dell'ordine di m 30.

L'intervento prevede poi la realizzazione di tutta una serie di opere d'arte minori, realizzate mediante scatolari in cemento armato, necessarie per intercettare piccoli corsi d'acqua, fossi o quant'altro.

Idrografia dell'area attraversata

Il tracciato attraversa, come corso d'acqua importante, solamente il fiume Fratta posto a confine fra le province di Padova e Verona, ed interseca invece tutta la rete minore naturale e di bonifica costituita da scoline, fossi e capi fossi di scolmo delle acque dei terreni.

Sistema di gestione delle Acque di Piattaforma

Il Progetto, al fine di mitigare il rischio di inquinamento dei corpi idrici superficiali e sotterranei da parte delle acque di dilavamento del manto stradale, prevede la realizzazione di bacini di fitodepurazione e sistemi di canali filtranti e vegetati.

La soluzione progettuale prevede, ad esclusione dei tratti in viadotto, il convogliamento delle acque meteoriche mediante embrici ad un canale a sezione trapezia che scorre parallelo alle scarpate laterali.

Le acque così raccolte vengono convogliate mediante tubazione in opportune aree, in cui sono localizzati dei sistemi di trattamento costituiti da un impianto di fitodepurazione a flusso sub superficiale misto verticale + orizzontale, seguito da un affinamento terziario con un sistema di fitodepurazione a flusso superficiale che avrà anche la funzionalità di vasca di accumulo.

Ove non è possibile realizzare lo schema sopra descritto, le acque raccolte dagli embrici saranno convogliate per i trattamenti primari e secondari in appositi moduli filtranti, separati idraulicamente tra di loro, costituiti da canali a sezione trapezia provvisti di trincea drenante sul fondo, in cui vengono ricavati dei moduli filtranti scavando ulteriormente il terreno.

La dotazione impiantistica

L'intervento prevede la realizzazione dell'impianto di illuminazione per tutti gli 11 svincoli di progetto attraverso l'installazione di apparecchi illuminanti di tipo stradale cut-off o semi cut-off con lampade del tipo a vapori di sodio ad alta pressione di tipo tubolare.

Tempistica per la realizzazione dell'opera

Per la costruzione della Nuova S.R. n° 10 "Padana Inferiore, il Proponente prevede, nell'ipotesi che i due cantieri, afferenti rispettivamente alla tratta di Padova e di Verona, operino simultaneamente, che il tempo necessario alla realizzazione della nuova infrastruttura sia pari a circa 48 mesi.

Costituzione dei rilevati e movimenti di materia

L'infrastruttura si sviluppa, a livello altimetrico, con un rilevato medio che può considerarsi piuttosto contenuto, determinando, in ogni caso la necessità di provvedere all'approvvigionamento di materiale idoneo alla realizzazione del corpo del rilevato stradale.

Il S.I.A. evidenzia che, dallo studio geologico, idrogeologico, dall'analisi dei dati raccolti e dalle indagini di repertorio, il sottosuolo dell'area in esame è costituito prevalentemente da depositi alluvionali caratterizzati dalla presenza di sedimenti fini con una falda a carattere freatico superficiale (circa -1÷-2 m dal p.c.), non molto ricca d'acqua.

Tale contesto determina, operativamente, la necessità di prevedere la bonifica del piano di posa dei rilevati mediante l'asportazione e sostituzione del terreno, ovvero il trattamento a calce/cemento dello strato superficiale di terreno in sito, per una profondità media variabile a seconda delle condizioni, previa asportazione della coltre superficiale di terreno vegetale

Viene qui di seguito riportata la tabella riepilogativa del bilancio dei materiali desunta dal paragrafo 5.1.5 del Quadro Progettuale.

Tratto di nuova viabilità in Provincia di Padova – sviluppo km 17+800		
Descrizione	Impiego	Quantità m ³
• Materiale da inerte	Per la formazione di rilevati	800.000
• Materiale di scavo	Prevalentemente di tipo vegetale, da conferire a discarica o riutilizzare nell'ambito della sistemazione delle opere a verde	63.000
• Terreno vegetale	Per la formazione delle opere a verde	50.500
• Bonifica/trattamento del materiale con calce e cemento	Per il miglioramento del piano di posa dei rilevati	280.000

Tratto di nuova viabilità in Provincia di Verona – sviluppo km 7+680		
Descrizione	Impiego	Quantità m ³
• Materiale da inerte	Per la formazione di rilevati	270.000
• Materiale di scavo	Prevalentemente di tipo vegetale, da conferire a discarica o riutilizzare nell'ambito della sistemazione delle opere a verde	24.000
• Terreno vegetale	Per la formazione delle opere a verde	20.500
• Bonifica/trattamento del materiale con calce e cemento	Per il miglioramento del piano di posa dei rilevati	120.000

Il S.I.A. evidenzia che per far fronte alle esigenze di fornitura degli inerti e di smaltimento dei materiali derivanti dagli scavi e dalle eventuali demolizioni, si è proceduto ad un censimento dei siti di cava e di discarica prendendo in considerazione anche gli impianti di macinazione e riciclato idonei alla formazione dei rilevati e attualmente autorizzati esistenti nel territorio interessato dalle opere. Per questi ultimi il progetto ne prevede l'impiego per una quantità almeno pari al 30% del totale.

Il censimento condotto dal Proponente ha interessato parte della Regione del Veneto, considerando alla fine quelli che si trovano ubicati in un raggio di distanza ragionevole dalle opere in oggetto; in particolare sono state prese in considerazione le province di Padova, Verona e Vicenza.

In tal modo sono stati individuati tutti quei siti attualmente idonei all'approvvigionamento del materiale da rilevato, evidenziandone distanze e caratteristiche del materiale in una apposita relazione e corografia allegate al Progetto Preliminare.

Importo complessivo dell'intervento

Il costo complessivo dell'intervento, come risulta dai quadri economici allegati al Progetto Preliminare è pari ad €**176.056.382,58** ed è così composto:

• Tratto di nuova viabilità in Provincia di Padova		
○ Per Lavori a Base d'Appalto compreso Oneri Sicurezza	€	56.885.200,41
○ <u>Per Somme in Diretta Amministrazione</u>	e	<u>47.171.181,17</u>
○ Totale	€	104.056.382,58
• Tratto di nuova viabilità in Provincia di Verona		
○ Per Lavori a Base d'Appalto compreso Oneri Sicurezza	€	44.000.000,00
○ <u>Per Somme in Diretta Amministrazione</u>	e	<u>28.000.000,00</u>
○ Totale	€	72.000.000,00
• IMPORTO COMPLESSIVO NUOVA S.R. 10	€	176.056.382,58

2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Lo Studio in esame ha per oggetto gli interventi relativi all'infrastruttura stradale denominata SR 10 "Padana inferiore", nel tratto compreso fra Palugana (PD) sino alla località Orti in Comune di Legnago (VR); nel SIA, nell'ambito del quadro di riferimento in oggetto, sono stati analizzati i seguenti aspetti.

Atmosfera

Con riferimento allo stato di fatto della componente Atmosfera, nello Studio sono stati considerati i seguenti inquinanti: Biossido di Azoto (NO₂), Monossido di Carbonio (CO), Benzene (C₆H₆), Particolato Sospeso. La qualità dell'aria nella situazione ante operam è stata delineata con riferimento ai dati acquisiti dalle centraline fisse ARPAV di Monselice, Este e Legnago e dalle campagne di monitoraggio condotte sempre da ARPAV con mezzo mobile, nel corso del 2006, nelle stazioni di Santa Margherita d'Adige e Montagnana.

In sintesi lo stato di qualità dell'aria nella zona di intervento, così come indicato nel SIA, presenta da un lato valori nella norma di SO₂ e CO e dall'altra una evidente criticità legata ai frequenti superamenti dei valori limite di PM10, che accomuna le stazioni di misura a situazioni tipiche delle aree urbane maggiori. In questo quadro un ulteriore elemento di attenzione sottolineato nello Studio è dato dai valori dell'Ozono, per i quali nei periodi estivi si rilevano frequenti superamenti della soglia di informazione. Particolare considerazione va posta inoltre alle concentrazioni di NOx, sia perché il limite per la protezione della vegetazione non viene mai rispettato, sia perché tali inquinanti sono precursori dell'Ozono.

Per quanto riguarda la stima degli impatti per la fase di esercizio, nel SIA sono stati individuati i seguenti impatti:

- miglioramento della qualità dell'aria nei centri abitati per effetto della diminuzione del traffico urbano ed del cambiamento delle condizioni di guida;
- peggioramento della qualità dell'aria al di fuori dei centri abitati a causa delle emissioni di inquinanti dovute al traffico in esercizio.

Per la fase di cantiere, nello Studio sono stati individuati i seguenti impatti:

- peggioramento della qualità dell'aria a causa delle emissioni di inquinanti dovute alle lavorazioni di cantiere.

Ambiente idrico

L'analisi della componente in oggetto è stata effettuata nel SIA sulla base delle informazioni presenti nelle Relazioni Idrauliche e Idrogeologiche relative ai Progetti Preliminari dei diversi lotti della Variante alla S.R. 10 e sulla base dei dati forniti dagli Enti.

Il tracciato oggetto di studio si snoda attraverso un territorio con caratteristiche omogenee, sia dal punto di vista idrografico che idrogeologico. A grande scala il territorio attraversato dal tracciato in progetto mostra un reticolo idrografico superficiale piuttosto semplice, con l'Adige situato ad Ovest dell'area di intervento e la parte centrale interessata dal sottobacino del Fiume Fratta. L'area di pianura tra essi compresa è regimata da una fitta rete di canali artificiali di bonifica che fanno capo al Fiume Fratta.

Dal punto di vista idrogeologico il territorio oggetto di Studio risulta inquadrato nella zona della bassa pianura Padano – Veneta, caratterizzata da ridotte risorse idriche; l'interscambio tra acque di falda e corsi d'acqua risulta piuttosto limitato. In base alle informazioni riportate nel SIA, la falda freatica è situata poco al di sotto del piano campagna ed è generalmente poco ricca d'acqua a causa della permeabilità medio-bassa degli strati superficiali del terreno. Il livello statico della falda freatica è mediamente riscontrabile a quote comprese tra -1,0 e -2,0 m dal p.c.

Per quanto riguarda la qualità delle acque sotterranee, nel SIA è indicato come, in linea di massima, le caratteristiche chimiche delle acque di falda risultano scadenti. I punti di campionamento di riferimento, relativi alla Provincia di Verona, evidenziano classi di qualità pari a 0, a cui corrisponde la presenza di inquinanti di origine naturale; i punti di campionamento in Provincia di Padova evidenziano che i corpi idrici sotterranei subiscono un impatto antropico rilevante dal punto di vista chimico.

In base a quanto indicato nello Studio, le potenziali interferenze con la componente acque superficiali – assetto idrografico risultano legate essenzialmente all'attraversamento del Fiume Fratta, unico corpo idrico significativo presente nell'area attraversata. Si tratta di un corso d'acqua del sub-bacino Agno-Guà, rientrante nel bacino idrografico Brenta-Bacchiglione; l'attraversamento del Fratta da parte del tracciato in progetto è previsto mediante la realizzazione di un viadotto in un tratto in cui il corso d'acqua risulta privo di arginature.

Al fine di caratterizzare lo stato qualitativo delle acque superficiali nel SIA si è fatto riferimento ai dati della rete di monitoraggio regionale. Con riferimento al Fiume Fratta, le indagini eseguite evidenziano, secondo quanto riportato nello Studio, una qualità ambientale compromessa (III^a classe) nel tratto più prossimo ai confini con la Provincia di Vicenza. Lungo il suo percorso in Provincia di Padova il fiume non riceve in pratica ulteriori significativi apporti inquinanti e questo consente alle acque un buon recupero sufficiente a riportare il corso idrico entro livelli accettabili di qualità biologica (II^a classe).

Infine, per quanto riguarda il rischio idraulico, nel SIA si è fatto riferimento al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta - Bacchiglione allo scopo di verificare le perimetrazioni delle aree idraulicamente pericolose (carta delle aree inondabili). In allegato al SIA è riportata una tavola in cui viene riportato il tracciato di progetto sovrapposto agli ambiti caratterizzati da pericolosità idraulica, costituiti dagli ambiti di attenzione idraulica estratti dal P.T.P. della Provincia di Verona e dalle aree a pericolosità idraulica estratte dalla Carta di Pericolosità Idraulica della Provincia di Padova, da cui emerge la presenza di n. 3 tratti interferenti.

Per quanto riguarda la stima degli impatti per la fase di esercizio, nel SIA sono stati individuati i seguenti impatti:

- alterazione delle proprietà fisico chimiche dei corpi idrici per immissione di acque contaminate da traffico e attività di manutenzione;
- modifica permanente nei deflussi naturali;
- modifica permanente del regime della falda superficiale

I potenziali impatti a carico dell'ambiente idrico connessi alla realizzazione dell'opera individuati nello Studio risultano invece i seguenti:

- intorbidamento per lavorazioni in alveo;
- riduzione della disponibilità di risorse idriche sotterranee per la realizzazione di opere che richiedono sistemi well – point;
- inquinamento delle acque sotterranee durante le fasi di realizzazione delle pile dei viadotti;
- inquinamento causato da un non corretto smaltimento delle acque reflue prodotte in cantiere;

- inquinamento dovuto al dilavamento di aree di stoccaggio di sostanze pericolose.

Suolo e sottosuolo

L'analisi della componente Suolo e Sottosuolo è stata effettuata nel SIA sulla base delle informazioni presenti nelle Relazioni Geologiche e Idrogeologiche dei Progetti Preliminari dei diversi lotti della Variante alla S.R. 10, sulla base del Piano Regionale dell'Attività di Cava e della documentazione specialistica.

Nello Studio si fa riferimento alla Carta Geologica d'Italia (Foglio 63 - Legnago e Foglio 64 - Rovigo), in cui l'intera area di intervento risulta classificata come alluvioni sabbioso - ghiaiose, talvolta argillose degli alvei attuali e dei vari corsi dell'Adige. Dal punto di vista genetico l'area di intervento è il risultato dell'azione deposizionale esercitata dal Paleoadige e dagli altri scaricatori fluvio-glaciali in epoca pleistocenica e dal sistema fluviale olocenico.

L'area su cui insiste l'infrastruttura in progetto è costituita dalla bassa pianura alluvionale dell'Adige. In base a quanto riportato nel SIA, nella zona in esame risulta prevalente la destinazione agricola, da scarsamente a mediamente antropizzata. Lungo l'attuale S.R. 10 prevale invece una cortina urbanizzata, per lo più discontinua, a prevalente destinazione produttiva che nel tempo ha perso i vantaggi competitivi della collocazione lungo l'asse viario a causa del progressivo scadimento dei livelli di servizio dell'asse stradale.

La zona in esame presenta una leggera pendenza generale in direzione Est con un gradiente di circa 0,02 %; le quote del terreno sono comprese tra 13,0 e 16,0 m s.l.m.m..

Per quanto riguarda la stima degli impatti, nel SIA si sottolinea come la presenza dell'opera determina i seguenti impatti, direttamente conseguenti alla occupazione di suolo:

- modifica dell'uso del suolo;
- riduzione della permeabilità dei suoli;
- obliterazione di elementi geomorfologici.

I potenziali impatti a carico del suolo e sottosuolo connessi alla realizzazione dell'opera ed individuati nel SIA risultano paragonabili a quelli identificati nella fase di esercizio e sostanzialmente riconducibili a:

- modifica dell'uso del suolo;
- riduzione della permeabilità dei suoli.

Vegetazione, flora e fauna

L'area di intervento si presenta come un territorio altamente trasformato e modificato, di cui poco rimane della vegetazione originaria che caratterizzava la pianura veneta.

In base alle informazioni riportate nel SIA, nell'area di studio le specie vegetali presenti annoverano essenze tipiche dell'agroecosistema veneto; le tipologie vegetazionali nell'area di intervento sono riconducibili principalmente a siepi agricole, filari stradali, colture legnose (pioppeti e frutteti) e solo marginalmente ad aree di un qualche pregio naturalistico quali verde fluviale o aree boscate.

Nel SIA si sottolinea che negli ultimi anni, nelle zone coltivate di pianura, la fauna ha subito una drastica riduzione; le cause sono da ricercarsi nelle alterazioni ambientali, più sfavorevoli alla fauna, succedutesi nell'ultimo trentennio. Nel complesso l'area presenta caratteristiche favorevoli soprattutto per quelle specie ubiquitarie poco specializzate che possono ben tollerare i frequenti disturbi antropici e trovano negli ecosistemi ad agricoltura intensiva e periurbani interessanti possibilità di alimentazione e rifugio.

Nel complesso, in base a quanto indicato nel SIA, la fauna presente nell'area di intervento non presenta specie di particolare rilievo. L'unica specie minacciata risulta la Cappellaccia, che nella zona di intervento ha uno dei due nuclei di nidificazione identificati in Provincia di Padova. La minaccia maggiore per la presenza di tale specie va ricondotta alla riduzione degli habitat idonei conseguente all'intensificazione delle pratiche agricole.

In sintesi la presenza dell'opera ed il suo esercizio, in base a quanto riportato nel SIA, determinano i seguenti impatti potenziali:

- eliminazione di vegetazione;
- disturbo alla mobilità ed aumento di mortalità tra la fauna selvatica.

Per quanto riguarda la fase di cantierizzazione, i principali impatti individuati nello Studio sono riconducibili a:

- eliminazione di vegetazione;
- disturbo alla fauna.

Ecosistemi

L'area di intervento, in base alle considerazioni riportate nel SIA, non presenta particolari elementi di pregio naturalistico e nel complesso si presenta come un uniforme sistema agricolo produttivo con insediamenti prevalentemente distribuiti lungo i principali assi stradali. La scarsa rilevanza naturalistica dell'area di intervento è confermata dall'assenza di aree soggette a tutela ai sensi della L. 394/91 e dalla presenza, immediatamente al di fuori dell'area di studio, di un solo sito appartenente alla Rete Natura 2000: la Zona di Protezione Speciale "Vallette" (codice IT3210016), situata in Comune di Ospedaletto Euganeo.

L'analisi dell'ecologia del paesaggio condotta nel SIA ha fatto riferimento alla disciplina della "Landscape Ecology", in cui il paesaggio è definito come "porzione di territorio eterogenea composta da un insieme di ecosistemi interagenti che si ripete con struttura riconoscibile" (Ingegnoli, 1993)

Nell'area di intervento le *patch* individuate all'interno della matrice agraria sono riconducibili a:

- frammenti vegetati (aree boscate, siepi, verde ripario, ecc.)
- colture arboree (pioppeti e frutteti);
- elementi della rete idrografica.

Il quadro individuato nel SIA evidenzia una situazione in cui le trasformazioni recenti dell'agroecosistema hanno compromesso la maglia ecologica rurale sia attraverso una riduzione quantitativa degli elementi vegetazionali, che determina l'assenza di significative aree sorgente naturali o pseudo naturali, sia soprattutto attraverso una loro intensa frammentazione ed un conseguente isolamento.

In sintesi la presenza del un nuovo asse infrastrutturale, in base a quanto indicato nel SIA, determina in fase di esercizio le seguenti tipologie di impatti:

- impoverimento di habitat tipici dell'agroecosistema;
- frammentazione delle reti ecologiche.

Gli impatti stimati nello Studio per la fase di cantiere sono invece riconducibili a:

- eliminazione di patch di vegetazione rurale.

Rumore

Nell'ambito del SIA sono stati individuati i ricettori presenti nella fascia di pertinenza acustica, procedendo al censimento degli stessi in base all'analisi della Carta Tecnica Regionale ed individuando n.273 macroricettori. La maggior parte dei ricettori risulta ricadere in aree di Classe III ai base alla classificazione vigente relativa ai diversi Piani di Classificazione Acustica Comunali relativi ai territori interessati.

Allo scopo di caratterizzare il clima acustico circostante l'infrastruttura, il Proponente ha effettuato una campagna di rilevamenti acustici. Dagli esiti di tale campagna di misure, nello Studio emerge come le situazioni più critiche si registrano per due siti in Comune di Minerbe e di Legnago lungo la S.R. 10, a causa dell'intenso traffico veicolare; i livelli misurati rientrano comunque nei corrispondenti limiti di riferimento della classe di appartenenza acustica.

Nel SIA si è proceduto ad effettuare una simulazione del clima acustico al fine di determinare i livelli acustici post-operam e post-mitigazione, indotti dall'infrastruttura di progetto.

Per la fase di esercizio, nello Studio è stato individuato il seguente impatto:

- alterazione del clima acustico locale a causa delle immissioni rumorose dovute al traffico in esercizio.

Per la fase di cantiere, è stato individuato invece il seguente impatto:

- alterazione del clima acustico locale a causa delle immissioni rumorose delle lavorazioni di cantiere.

Paesaggio

La nozione di paesaggio a cui si è fatto riferimento nel SIA ha tenuto conto delle reciproche relazioni esistenti fra componenti naturali e antropiche, e le trasformazioni in atto nel territorio interessato dal progetto ed i suoi caratteri evolutivi. In tale contesto l'analisi della componente in oggetto è stata eseguita su un'area vasta incentrata sull'asse della nuova infrastruttura ed avente un'estensione media di circa 1500 metri per lato.

In base a quanto indicato nello Studio, l'area di intervento è caratterizzata da una ridotta presenza di beni architettonici e paesaggistici di pregio; sono numerosi, invece, gli edifici ed i manufatti rurali di valore culturale - ambientale identificati e sottoposti a tutela dai piani comunali vigenti.

Nel SIA si sottolinea come il tracciato di progetto attraversa per lo più ambiti agricoli, con un tessuto fondiario già notevolmente compromesso, dove permangono pochi elementi seminaturali e dove anche i segni antropici di pregio (elementi di interesse storico-testimoniale) non emergono particolarmente e quindi non contribuiscono in maniera significativa alla caratterizzazione del paesaggio.

Per quanto riguarda la stima degli impatti, nel SIA si sottolinea come la presenza del nuovo asse infrastrutturale determina le seguenti categorie di impatti:

- intrusione visiva dell'opera;
- interferenza dell'opera con elementi di interesse storico – testimoniale;
- frammentazione del bacino di intervisibilità.

Con riferimento alla fase di cantiere, nello Studio sono stati individuati i seguenti impatti:

- intrusione visiva del cantiere;
- interferenza del cantiere con elementi di interesse storico – testimoniale.

3. SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA: VALUTAZIONE DI INCIDENZA

L'infrastruttura in esame, non rientra all'interno di alcun Sito Comunitario, mentre i siti più prossimi all'area d'intervento sono i seguenti:

- SIC identificato con il codice IT3210042 “*Fiume Adige tra tra Verona Est e Badia Polesine*”;
- SIC e ZPS identificato con il codice IT3260017 “*Colli Euganei - Monte Lozzo - Monte Ricco*”;
- ZPS identificato con il codice IT3260020 “*Le Vallette*”.

Si evidenzia che, nel merito, il Proponente ha presentato una specifica Relazione VINCA, redatta in conformità alla D.G.R.V. 10.10.2006 n° 3173, che conclude con la dichiarazione del professionista di non incidenza e di esclusione di effetti significati negativi sui siti di Rete Natura 2000 considerati.

Tale VINCA, è stata esaminata dai competenti Uffici della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi, i quali hanno redatto una relazione (REG/2009/164 in data 21.12.2009) con proposta di parere favorevole con le seguenti 4 prescrizioni:

- La progettazione definitiva e quindi successiva alla presente fase progettuale e comunque quanto previsto dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE, contenga lo studio sulla Valutazione di Incidenza Ambientale;
- Siano seguiti ed attuati gli “*interventi idonei a ridurre le interferenze dell'opera sul sistema ambientale in senso lato*”, indicati al capitolo 3.9 *EVENTUALI OPERE DI MITIGAZIONE, COMPENSAZIONE, ALTERNATIVE DI PROGETTO*, da pagina 27 a pagina 42 comprese della relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale esaminata;
- La progettazione del verde sia eseguita con l'obiettivo di sviluppare una diversità fitocenotica il più possibile elevata, controllando le specie utilizzate al fine di limitare lo sviluppo di specie non autoctone o di specie alloctone invasive;

- Sia invitata, ai sensi dell'All. A della D.G.R.V. n° 3173 del 10.10.2006, copia della Valutazione di Incidenza Ambientale all'ente gestore dell'area stessa, ovvero per il sito SIC/ZPS IT3260017 "Colli Euganei – Monte Lozzo – Monte Ricco" al "PARCO REGIONALE DEI COLLI EUGANEI".

Tale parere è stato recepito dalla Commissione VIA.

4. OSSERVAZIONI E PARERI: ESAME

Le osservazioni e i pareri presentati sono stati considerati in sede d'istruttoria ed hanno contribuito alla stesura del presente parere e delle successive prescrizioni; per le deduzioni puntuali alle osservazioni e ai pareri si rimanda all'Allegato 1 al presente parere.

E' stato inoltre acquisito il parere della Direzione Urbanistica in merito ai Vincoli Paesaggistici che interessano l'area d'intervento e con nota protocollo n° 380195 del 12.06.2010 evidenziano, per quanto attiene a questa fase di sola Compatibilità Ambientale, una sostanziale condivisione del Progetto con la richiesta di approfondire alcune tematiche nella successiva fase di progettazione Definitiva – Esecutiva. Tali richieste sono così di seguito indicate.

“Dal punto di vista paesaggistico il progetto si ritiene condivisibile nel suo complesso, anche se in seguito (Progetto definitivo/esecutivo) meritano di essere approfondite le seguenti criticità : 1. Compatibilità della rotatoria in vicinanza del Castello di Bevilacqua – 2. Tipologia del Ponte sul fiume Fratta dove interseca via Molinello in Comune di Bevilacqua – 3. Collegamento nuova SR 10 con SR 10 storica e relativo sottopasso Ferrovia Mantova Monselice in comune di Montagnana. Si concorda con la tipologia dei viadotti degli svincoli con rotatoria a livelli sfalsati così, come evidenziati a pagina 40, 41 e 42 della relazione di sintesi non tecnica alla quale si rinvia. È auspicabile che a ridosso delle barriere fonoassorbenti lato campagna, siano posti a dimora elementi arbustivi del tipo naturale H3-4 mt a mascheramento delle stesse”.

Tali indicazioni sono state recepite dalla Commissione e fanno parte integrante del presente parere e delle allegate prescrizioni.

5. VALUTAZIONI COMPLESSIVE

Per quanto riguarda il Quadro Programmatico, il S.I.A., esamina in modo esauriente gli strumenti di pianificazione, di programmazione e di settore, a livello comunitario, nazionale, regionale, provinciale e comunale afferenti all'area d'intervento.

Per quanto attiene al Quadro Progettuale, si rileva che il Progetto ed il S.I.A. sono stati sviluppati in modo adeguato ed in conformità alle vigenti normative che regolano la materia.

In particolare le caratteristiche geometriche e funzionali adottate per la progettazione preliminare dell'infrastruttura stradale, risultano essere in linea con le direttive impartite dal D.M. 5.11.2001 e dal D.M. 22.04.2004 sia per la parte di nuova costruzione e sia per la parte di riqualificazione ed interconnessione con la viabilità esistente.

Per quanto attiene poi all'andamento della strada rispetto allo stato dei luoghi attraversati, la Commissione riporta, nelle prescrizioni allegate al presente parere, una serie d'indicazioni ed indirizzi generali mirati ad ottenere una definizione del tracciato che tenga conto nelle giuste considerazioni le osservazioni pervenute dagli Enti Locali interessati, nonché le valutazioni della Commissione stessa a seguito del sopralluogo effettuato il giorno 24 giugno 2010.

In particolare la Commissione indica le seguenti tre modifiche al tracciato proposto da sviluppare nella successiva fase della progettazione definitiva:

- a. Una soluzione viabilistica che preveda l'abbassamento il più possibile verso l'attuale piano campagna, della livelletta e della relativa sede stradale della rotatoria in località Bevilacqua

in prossimità dell'omonimo Castello, al fine di limitarne l'effetto visivo. Conseguentemente dovranno essere adeguati i raccordi con l'attuale S.R. 10.

- b. Per risoluzione della viabilità di collegamento fra la nuova S.R. 10 e la zona industriale di Montagnana, l'ipotesi alternativa già inserita in sede di S.I.A. che prevede la realizzazione di un manufatto di scavalco dell'attuale S.R. 10 e della vicina linea ferroviaria, in luogo del previsto sottopasso ad asse curvilineo.
- c. Una soluzione viabilistica che preveda la possibilità di spostare verso est la rotatoria di svincolo prevista in comune di Santa Margherita d'Adige, considerando anche le richieste del medesimo comune.

Si precisa che le modifiche riportate nelle lettere a) e c) non comportano di fatto sostanziali variazioni di tracciato in quanto si tratta di modeste e puntuali varianti, mentre per quanto attiene alla variante lettera b) si evidenzia che la stessa è già contenuta nel S.I.A. come proposta di soluzione viabilistica alternativa.

La Commissione ritiene poi che gli elaborati progettuali che compongono il Progetto Preliminare siano stati sviluppati secondo le disposizioni dell'art. 18 Capo II Titolo III del Regolamento dei LL.PP. approvato con D.P.R. n° 554/1999.

Per quanto attiene infine al Quadro di Riferimento Ambientale si rileva che lo stesso ha considerato e conseguentemente analizzato, tutte le dovute componenti ambientali ed è stato sviluppato secondo quanto previsto dalle norme specifiche in materia. In particolare è emerso che le principali criticità sono dovute alle emissioni gassose e sonore generate dall'infrastruttura sui ricettori esistenti e prossimi al tracciato.

Nel merito la Commissione ha ritenuto di prescrivere la redazione di un Piano di Monitoraggio Ambientale, da predisporre secondo le Linee Guida elaborate dalla Commissione Speciale V.I.A. afferente a tutte le componenti ambientali, con particolare riferimento alla componente atmosfera e rumore, da attuare nelle fasi ante opera, corso e post opera. I risultati del piano di monitoraggio dovranno essere poi raccolti ed elaborati in una relazione periodica, in cui dovranno essere evidenziati il miglioramento o il peggioramento della qualità ambientale per singola componente al progredire della realizzazione dell'opera e nella fase di esercizio. Gli esiti del monitoraggio e le relazioni periodiche dovranno essere, infine, trasmessi ai Comuni interessati, Province ed A.R.P.A.V..

La Commissione ha, inoltre, ritenuto necessario prescrivere a carico del Proponente anche la redazione di un Piano di Cantierizzazione che dovrà essere sottoposto all'approvazione dell'A.R.P.A.V.

Tale Piano dovrà essere correlato di specifiche procedure e istruzioni operative del personale operante in cantiere, al fine di salvaguardare il più possibile le componenti ambientali e naturalistiche durante la realizzazione dell'opera. Anche tale Piano, come per il P.M.A., dovrà essere trasmesso ai Comuni ed alle Province interessate.

6. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale VIA, presenti tutti i suoi componenti, (ad eccezione del Presidente Ing. Silvano Vernizzi, dell'Ing. Guido Cuzzolin, del Prof. Antonio Mantovani, del Dott. Franco Secchieri, del Dott. Gerry Boratto, dell'Ing. Giampietro Gavagnin, del Dirigente Regionale della Direzione Urbanistica, il Dirigente Regionale della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi, del Dirigente della Direzione Difesa del Suolo, del Dirigente Regionale della Direzione Distretto Bacino Idrografico Scolante Laguna Veneto Orientale Coste, e del Dirigente Responsabile della Tutela Ambientale della Provincia di Verona) ritenuto che siano state fornite risposte soddisfacenti alle osservazioni e ai pareri pervenuti secondo quanto contenuto nell'Allegato A1 al presente parere, esprime all'unanimità

parere favorevole

di compatibilità ambientale sul progetto subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di seguito indicate.

In ogni caso si ricorda che, ai sensi di quanto previsto dalla normativa vigente, prima del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione della strada dovrà essere acquisito il parere vincolante da parte della competente Soprintendenza.

PRESCRIZIONI

- A.** Tutti gli impegni assunti dal Proponente con la presentazione della domanda e della documentazione trasmessa, anche integrativa, si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera proposta, salvo diverse prescrizioni e raccomandazioni sotto specificate.
- B.** Il Progetto Definitivo dovrà sviluppare:
- d. Una soluzione viabilistica che preveda l'abbassamento il più possibile verso l'attuale piano campagna, della livelletta e della relativa sede stradale della rotatoria in località Bevilacqua in prossimità dell'omonimo Castello, al fine di limitarne l'effetto visivo. Conseguentemente dovranno essere adeguati i raccordi con l'attuale S.R. 10.
 - e. Per risoluzione della viabilità di collegamento fra la nuova S.R. 10 e la zona industriale di Montagnana, l'ipotesi alternativa già inserita in sede di S.I.A. che prevede la realizzazione di un manufatto di scavalco dell'attuale S.R. 10 e della vicina linea ferroviaria, in luogo del previsto sottopasso ad asse curvilineo.
 - f. Una soluzione viabilistica che preveda la possibilità di spostare verso est la rotatoria di svincolo prevista in comune di Santa Margherita d'Adige, considerando anche le richieste del medesimo Comune.
- C.** In fase di progettazione definitiva il Proponente dovrà:
- 1. recepire, per quanto attiene al tracciato, gli indirizzi generali così come illustrati nelle presenti prescrizioni;
 - 2. verificare le interferenze del tracciato stradale con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità; dovrà, inoltre, essere sempre garantita l'accessibilità ai fondi agricoli, la continuità della rete idrica naturale e di bonifica;
 - 3. in corrispondenza ai sottopassi, ove sono previsti diaframmi od altre strutture permanenti sottofalda, evidenziare con un adeguato studio idrogeologico, gli effetti di tali opere sul deflusso delle acque sotterranee (rigurgiti, variazioni di direzione), nei casi in cui viene interessata la falda;
 - 4. nei casi in cui le opere di progetto (sottopassi e sottovia afferenti alla viabilità minore interferita) vengano a trovarsi sottofalda, descrivere in dettaglio i relativi sistemi di impermeabilizzazione, che, in ogni caso, dovranno garantire la perfetta tenuta idraulica delle opere stesse;
 - 5. nelle aree ove è previsto l'impiego di sistemi di emungimento della falda per abbassare la superficie freatica, stimare la portata di prelievo necessaria al fine di verificare l'esistenza di ricettori idonei a ricevere tale portata di scarico; dovranno essere inoltre preventivamente valutate le caratteristiche chimiche delle acque di prelievo per verificare l'idoneità allo scarico in acque superficiali; infine dovrà essere monitorato con piezometri l'ampiezza dell'area di abbassamento al fine di evitare effetti sulle utilizzazioni in atto e comunque sugli edifici esistenti;
 - 6. dovrà valutare e prevedere, nel caso di restringimenti della sezione di deflusso delle acque, adeguati interventi di mitigazione atti ad impedire effetti dannosi sul regime delle acque;
 - 7. illustrare in dettaglio l'impatto dell'opera sul deflusso delle acque superficiali, in particolar modo nelle aree a sofferenza idraulica, dove la realizzazione della struttura potrebbe peggiorare la situazione; dovranno essere inoltre precisate le misure di mitigazioni previste, che non dovranno comunque portare modificazioni peggiorative della situazione esistente;
 - 8. dovrà prevedere, per quanto attiene al processo delle acque di prima pioggia di piattaforma, un sistema di trattamento composto da sezioni di dissabatura e di disoleazione, prima dell'immissione nei previsti bacini di accumulo;

9. in ordine ai bacini di accumulo e laminazione, prevedere che le acque riversate non modificano i caratteri quali quantitativi delle acque di falda sottostanti; si dovrà inoltre prevedere alla loro impermeabilizzazione; infine i punti di consegna delle acque trattate alle reti idrografica esterna, dovranno essere concordati con i competenti Consorzi di Bonifica
10. definire in modo puntuale le opere idrauliche, il loro dimensionamento, modalità di rilascio delle acque della piattaforma stradale e le misure compensative, in merito alla compatibilità idraulica di cui alla D.G.R.V. n° 2948/2009 (con tempi di ritorno non inferiore a 50 anni), e dovrà altresì predisporre adeguati sistemi di controllo in corrispondenza degli scarichi nella rete pubblica, inoltre dovranno essere rispettate le disposizioni contenute nel P.T.A. approvato con Deliberazione del C.R. n° 105 del 5.11.2009 con particolare riferimento all'art. 39;
11. in merito al P.A.I. dei Fiumi Bacchiglione, Brenta, Isonzo, Piave e Tagliamento, approfondire compiutamente le possibili interferenze con le zone di pericolosità idraulica ivi previste, segnalate anche dai competenti Consorzi di Bonifica ed Uffici del Genio Civile;
12. garantire la continuità delle acque di superficie della rete minore, ove queste attraversino il sedime stradale, con manufatti da concordare con i competenti Consorzi di Bonifica;
13. effettuare un approfondito studio geologico, idrogeologico e geotecnico, con prove sperimentali in situ e di laboratorio (sondaggi e prove penetrometriche), ai fini di una corretta e puntuale valutazione dei parametri stratigrafici, idrogeologici e geotecnici, lungo tutto il tracciato, con particolare dettaglio ai tratti ove sono previste le opere d'arte (viadotti, ponti, sottopassi, ...), anche in relazione alle caratteristiche geotecniche, idrogeologiche ed idrauliche esistenti, tenendo inoltre conto del grado di sismicità dell'area;
14. prevedere nella realizzazione delle fondazioni profonde per il sostegno delle opere d'arte principali, accorgimenti idonei a contenere la dispersione delle miscele a base bentonitica prevedendo anche l'utilizzo di bacini di decantazione a tenuta stagna prima dell'allontanamento finale;
15. in ordine alla componente rumore:
 - approfondire la Valutazione Previsionale di Impatto Acustico, al fine di meglio individuare i ricettori interessati dalla realizzazione dell'Opera e di poter correttamente dimensionare le corrispondenti misure di mitigazione preventiva; 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 afferente al tracciato individuato di cui al precedente punto 1, comprese le opere complementari;
 - prevedere idonee barriere acustiche su tutti i tratti ove il modello e le misure post opera indichino un superamento dei limiti; nel merito nelle zone di particolare impatto e di rilevante valenza ambientale, le barriere dovranno essere realizzate in modo tale da conseguire un appropriato inserimento paesaggistico;
 - rispettare integralmente, nella predisposizione del Piano di Mitigazione sul rumore, il dettato della normativa vigente indipendentemente dall'altezza degli edifici;
16. prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie autoctone (soprattutto in prossimità di aree protette) e di specie non allergeniche (soprattutto in prossimità di insediamenti abitativi), avvalendosi del Servizio Forestale della Regione ed in accordo con A.R.P.A.V.;
17. prevedere ove possibile, barriere fisiche e filtri naturali, per esempio impiegando vegetazione arbustiva, tra i punti di emissione (acustica ed atmosferica) ed i bersagli sensibili;
18. assicurare corridoi protetti di attraversamento per la fauna, in numero e dimensioni adeguate;
19. prevedere il riutilizzo dei materiali di scavo e di aggregati riciclati, in conformità alla vigente normativa in materia ed in particolare secondo le direttive della D.G.R.V. n° 2424 del 08.08.2008 del D.Lgs 152/2006 e D.Lgs 4/2008 e D.M. 203/2003; inoltre gli aggregati riciclati utilizzati, dovranno rispettare le disposizioni della circolare UL/5205/2005;
20. redigere un Piano di Cantierizzazione che preveda:
 - la collocazione di tutte le aree logistiche, gestionali e temporali per le attività di cantiere, indicando inoltre le aree destinate al deposito temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;

- la valutazione delle immissioni di rumore e le vibrazioni e prevedendo la realizzazione, ove necessario, di idonee barriere fonoassorbenti provvisoriale;
- la specificazione della quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione e di drenaggio per l'aggotamento della falda, delle acque di lavaggio dei piazzali, delle acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere, con particolare attenzione ai tratti adiacenti e più prossimi ad aree tutelate o di ambito fluviale;
- l'adozioni di adeguati sistemi in grado di evitare fenomeni di intorbidamento delle acque dei corsi d'acqua naturali e dei canali di bonifica;
- la realizzazione di un sistema di impermeabilizzazione e collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dei cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, con particolare attenzione agli sversamenti accidentali;
- l'utilizzo dell'asse stradale di progetto evitando il più possibile di interessare la viabilità ordinaria locale;
- l'utilizzo di mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico;
- la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti;
- la continuità delle viabilità secondarie interessate ed interferite.

Il Piano di Cantierizzazione dovrà essere correlato di specifiche procedure e istruzioni operative per gli operatori da sottoporre all'approvazione di A.R.P.A.V. e da trasmettere anche a Comuni e Province. Tale Piano sarà comprensivo, inoltre, di un programma di informazione e formazione del personale operante per la salvaguardia delle componenti ambientali e naturalistiche durante la realizzazione dell'opera, così da evitare il verificarsi di comportamenti impattanti e gestire correttamente eventuali situazioni di emergenza ambientale;

21. predisporre e rendere operativo un Piano per la sistemazione e la gestione delle aree a verde, delle aree attrezzate e di laminazione - fitodepurazione; il Piano deve assicurare, oltre alla mitigazione visiva, il ripristino e la ricostruzione dei corridoi ecologici interessati, e la realizzazione di interventi di compensazione di habitat interferiti o sottratti, da sottoporre all'approvazione dei competenti Servizi Regionali e dell'A.R.P.A.V.;

D. Il Proponente, sempre nella fase di progettazione definitiva, dovrà redigere e rendere operativo un Piano di Monitoraggio Ambientale, predisposto secondo le Linee Guida della Commissione Speciale VIA in particolare per l'individuazione dei recettori sensibili direttamente o indirettamente interferiti dall'opera (abitazioni, aree di interesse naturalistico, beni culturali o paesaggistici). Il monitoraggio, riferito alle componenti ambientali: acque superficiali e sotterranee, suolo e sottosuolo, aria, agenti fisici (rumore e vibrazioni) vegetazione, fauna e paesaggio, (habitat, habitat di specie e specie del sito interessato e dei corridoi ecologici intersecati) dovrà essere considerato nella situazione ante, in corso e post opera, e dovrà essere esteso anche alla viabilità complementare ed alle aree interessate dagli svincoli, nelle condizioni di traffico più gravose e considerando gli impatti cumulativi. Il monitoraggio ambientale sarà esteso anche al controllo per quanto attiene lo smaltimento dei rifiuti, la raccolta e lo smaltimento delle acque reflue, nonché l'emissione di fumi e rumori in atmosfera, come regolati dalla normativa in vigore. Il suddetto Piano dettaglierà la tipologia, la frequenza e la durata dei controlli ambientali, e sarà funzionale alla verifica dei principali impatti ambientali diretti e indiretti indotti dall'opera, alla verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste e alla individuazione di eventuali azioni di risanamento che si potranno rendere necessarie. I risultati del piano di monitoraggio dovranno essere raccolti ed elaborati in una relazione periodica, in cui dovranno essere evidenziati il miglioramento o il peggioramento della qualità ambientale per singola matrice al progredire della realizzazione dell'opera e nella fase di esercizio. Il Piano di monitoraggio e l'articolazione funzionale e temporale della relazione periodica dovranno essere sottoposti ad A.R.P.A.V.. Gli esiti del monitoraggio e le relazioni periodiche dovranno essere trasmessi con la frequenza concordata ai Comuni interessati, Province ed A.R.P.A.V..

- E.** Venga previsto nelle vasche di laminazione e di accumulo un dispositivo tale, in caso di arrivo di uno sversamento accidentale di sostanza fluida, da impedire lo svuotamento della vasca nella rete irrigua, prima dell'eliminazione della sostanza inquinante riversata.
- F.** Devono essere analizzati gli effetti della impermeabilizzazione sul deflusso delle acque meteoriche e sulla rete di raccolta finale, devono essere previste opere e manufatti in grado di mantenere invariato l'attuale coefficiente idrometrico.
- G.** Tutte le aree interessate temporaneamente a vario titolo dall'infrastruttura di progetto, con particolare attenzione alle aree di cantiere e/o di stoccaggio provvisorio del materiale di scavo, dovranno essere al termine dei lavori ripristinate nello stato originario.
- H.** Le operazioni di scavo dovranno essere preventivamente concordate con la competente Soprintendenza Archeologica, prevedendo un adeguato Piano di Indagine Geoarcheologica a mezzo di saggi preliminari (sondaggi, carotaggi, trincee, e così via).
- I.** Vengano attentamente valutati gli effetti sui fabbricati esistenti, in termini di cedimenti e spostamenti orizzontali, derivanti dagli scavi nei tratti in sotterraneo, con particolare attenzione alle aree ove è previsto il ricorso a sistemi di drenaggio ed emungimento della falda.
- J.** Vengano attentamente valutati i possibili effetti indotti dal carico dei rilevati (cedimenti) sui fabbricati esistenti, tenendo conto di particolari situazioni di criticità sotto il profilo geotecnico.
- K.** Deve essere garantita la prevenzione dell'inquinamento luminoso secondo quanto previsto dalla normativa vigente nazionale e regionale, in particolare dovrà essere previsto l'utilizzo di tecnologia a Led.
- L.** Redigere un Piano di Sicurezza Generale ed un Piano di Intervento Specifico in caso di incidenti che coinvolgano mezzi con prodotti infiammabili/tossici od inquinanti con particolare attenzione per quest'ultimo, all'impatto sulla componente idrica e sul suolo, inoltre, tale Piano, comprensivo di procedure operative e istruzioni, dovrà essere trasmesso ai Comuni, Province ed A.R.P.A.V..
- M.** Nel caso vengano individuati, in una delle successive fasi di progettazione, percorsi alternativi o vengano introdotte varianti al presente progetto, sia presentata nuova relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale, come previsto dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE.
- N.** Tutti gli oneri da sostenere per la verifica degli adempimenti conseguenti alle prescrizioni allegare al parere, con particolare riferimento ai Piani dei Monitoraggi Ambientale, sono posti a carico del Proponente e dovranno essere, altresì, evidenziati nel Quadro Economico del Progetto Definitivo.
- O.** La progettazione definitiva e quindi successiva alla presente fase progettuale e comunque secondo quanto previsto dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE, contenga lo studio sulla Valutazione di Incidenza Ambientale.
- P.** Siano seguiti ed attuati gli *“interventi idonei a ridurre le interferenze dell'opera sul sistema ambientale in senso lato”*, indicati al capitolo 3.9 *EVENTUALI OPERE DI MITIGAZIONE, COMPENSAZIONE, ALTERNATIVE DI PROGETTO*, da pagina 27 a pagina 42 comprese della relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale esaminata.
- Q.** La progettazione del verde sia eseguita con l'obiettivo di sviluppare una diversità fitocenotica il più possibile elevata, controllando le specie utilizzate al fine di limitare lo sviluppo di specie non autoctone o di specie alloctone invasive.

- R.** Sia invitata, ai sensi dell'All. A della D.G.R.V. n° 3173 del 10.10.2006, copia della Valutazione di Incidenza Ambientale dell'ente gestore dell'area stessa, ovvero per il sito SIC/ZPS IT3260017 "Colli Euganei – Monte Lozzo – Monte Ricco" al "PARCO REGIONALE DEI COLLI EUGANEI".
- S.** Nelle successive fasi di progettazione definitiva – esecutiva dovranno essere considerate le indicazioni espresse dalla Direzione Urbanistica con lettera del 12.06.2010 protocollo n° 380195 e precisamente: *“Dal punto di vista paesaggistico il progetto si ritiene condivisibile nel suo complesso, anche se in seguito (Progetto definitivo/esecutivo) meritano di essere approfondite le seguenti criticità : 1. Compatibilità della rotatoria in vicinanza del Castello di Bevilacqua – 2. Tipologia del Ponte sul fiume Fratta dove interseca via Molinello in Comune di Bevilacqua – 3. Collegamento nuova SR 10 con SR 10 storica e relativo sottopasso Ferrovia Mantova Monselice in comune di Montagnana. Si concorda con la tipologia dei viadotti degli svincoli con rotatoria a livelli sfalsati così, come evidenziati a pagina 40, 41 e 42 della relazione di sintesi non tecnica alla quale si rinvia. È auspicabile che a ridosso delle barriere fonoassorbenti lato campagna, siano posti a dimora elementi arbustivi del tipo naturale H3-4 mt a mascheramento delle stesse”*

RACCOMANDAZIONI

- A.** Si raccomanda di valutare la possibilità di acquisire i fabbricati che risultano essere lambiti dal nuovo tracciato della S.R. 10 in corrispondenza del previsto svincolo in comune di Megliadino San Vitale e San Fidenzio ed in corrispondenza del rilevato su Via Lunga in comune di Santa Margherita d'Adige.

Il Segretario della
Commissione Regionale V.I.A.
Eva Maria Lunger

Visto: Il Presidente della
Commissione Regionale V.I.A.
Ing. Silvano Vernizzi

Il Dirigente
Unità Complessa V.I.A.
Dott.ssa Laura Salvatore

Il Vice-Presidente della
Commissione Regionale V.I.A.
Avv. Paola Noemi Furlanis

Vanno vistati n. 381 elaborati