

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012****REGIONE DEL VENETO**COMMISSIONE REGIONALE V.I.A.  
(L.R. 26 marzo 1999 n°10)**Parere n. 377 del 24/10/2012**

**Oggetto:** Commissario Delegato per l’Emergenza determinatasi nel Settore del Traffico e della Mobilità nel Territorio delle Province di Treviso e Vicenza – Superstrada Pedemontana Veneta – Lotto 2 tratta B dal km 29+300 al km 38+700 e Superstrada Pedemontana Veneta – Lotto 3 tratta F dal km 54+755 al km 55+494 – Comuni di localizzazione: San Zenone degli Ezzelini e Riese Pio X (TV), Breganze, Mason Vicentino, Pianezze, Marostica, Molvena e Fara Vicentina (VI) - Procedura di VIA Statale (D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. - Legge Obiettivo n. 443/2001 – D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.)

**PREMESSA**

Il Commissario Delegato per l’Emergenza determinatasi nel Settore del Traffico e della Mobilità nel Territorio delle Province di Treviso e Vicenza, con sede in Via Baseggio 5, 30174 – Mestre Venezia, in qualità di soggetto Proponente, ha provveduto, ai sensi del D.Lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii e del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii, ad attivare la procedura di VIA relativa all’intervento in oggetto e a far pubblicare a mezzo stampa in data 08/08/2012, sui quotidiani “*Il Corriere della Sera*”, “*Il Gazzettino*”, “*La Tribuna di Treviso*” e “*Il Giornale di Vicenza*”, l’avviso della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nonché di avvenuto deposito del progetto e del SIA con il relativo riassunto non tecnico, presso il citato Ministero, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, la Regione Veneto, la Provincia di Treviso e la Provincia di Vicenza.

Il Proponente ha, altresì, trasmesso all’Unità Complessa VIA della Regione Veneto copia del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale, acquisita con note prot. n. 362516 del 06/08/2012 e prot. n. 393696 del 31/08/2012, per l’attivazione delle procedure di valutazione d’impatto ambientale regionale.

L’Unità Complessa VIA, verificata la completezza formale delle documentazione presentata, con nota prot. n. 399792 del 05/09/2012, ha richiesto al proponente di provvedere alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto, di cui all’art. 15 della L.R. 10/1999.

Il Proponente, secondo quanto disposto dall’art. 15 della L.R. 10/99, ha provveduto alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA in data 12/09/2012 presso il Centro Polifunzionale di Pianezze (VI) e in data 13/09/2012 presso la sede municipale di Riese Pio X (TV).

L’Unità Complessa V.I.A., con nota prot. n. 399809 del 05/09/2012, ha trasmesso all’Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) – Servizio Pianificazione Ambientale copia della relazione d’incidenza ambientale, per il seguito di competenza.

Nella seduta della Commissione Regionale VIA del 12/09/2012 è avvenuta la presentazione da parte del Proponente del progetto in questione.

In data 17/09/2012, 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. Il medesimo gruppo istruttorio ha provveduto, inoltre, ad effettuare alcuni incontri tecnici il 03/10/2012 e il 10/10/2012, finalizzati all’approfondimento conoscitivo dell’intervento con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

L'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) – Servizio Pianificazione Ambientale, con nota prot. 478671 del 22/10/2012, ha trasmesso la relazione istruttoria n. 166/2012 del 9 ottobre 2012, esprimendo parere favorevole con prescrizioni.

Entro la data di espressione del presente parere formulato dalla Commissione Regionale VIA, nella procedura di valutazione d'impatto ambientale nell'ambito degli interventi strategici di preminente interesse nazionale sono pervenute, ai sensi dell'art. 183 comma 4 del D.Lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii. e dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., le seguenti osservazioni:

- nota dell'AATO Bacchiglione del 24/09/2012, inoltrata da parte della Provincia di Vicenza con nota del 01/10/2012, acquisita con prot. n. 439775 del 01/10/2012;
- nota trasmessa da Laverda S.p.A. in data 02/10/2012, acquisita con prot. n. 441722 del 02/10/2012 (raccomandata), e in data 08/10/2012, acquisita con prot. n. 473159 del 18/10/2012 (PEC);
- nota trasmessa da Barausse Attilio in data 18/09/2012, acquisita con prot. n. 443404 del 03/10/2012;
- nota trasmessa da Seganfredo Pierina in data 21/09/2012, acquisita con prot. n. 443432 del 03/10/2012;
- nota trasmessa da Fontana Oscar in data 12/09/2012, acquisita con prot. n. 443365 del 03/10/2012;
- nota trasmessa da Fontana Oscar in data 12/09/2012, acquisita con prot. n. 443376 del 03/10/2012;
- nota trasmessa da Carlesso Giovanni in data 01/10/2012, acquisita con prot. n. 459189 del 11/10/2012;
- nota trasmessa da Girolametto Francesco (senza data), acquisita con prot. n. 459204 del 11/10/2012;
- nota trasmessa da Nicola Dettino in data 04/10/2012, acquisita con prot. n. 446287 del 10/10/2012;
- nota trasmessa da Costruzioni Miotti in data 08/10/2012, acquisita con prot. n. 450757 del 10/10/2012 (PEC) e con prot. n. 474919 del 10/10/2012 (raccomandata);
- nota trasmessa da Tiziano Rizzato in data 08/10/2012, acquisita con prot. n. 450806 del 10/10/2012;
- nota trasmessa da Provincia di Vicenza in data 08/10/2012, acquisita con prot. n. 452155 del 10/10/2012;
- nota trasmessa da Comune di Breganze in data 04/10/2012, acquisita con prot. n. 447811 del 05/10/2012 (PEC) e con prot. n. 461473 del 12/10/2012 (raccomandata);
- nota trasmessa da Lanfranco Tarabini in data 05/10/2012, acquisita con prot. n. 447919 del 10/10/2012;
- nota trasmessa da Claudia Garavello in data 04/10/2012, acquisita con prot. n. 447914 del 05/10/2012;
- nota trasmessa da Simone Battistello in data 27/09/2012, acquisita con prot. n. 448088 del 05/10/2012;
- nota trasmessa da Alessandra Sasso in data 07/10/2012, acquisita con prot. n. 450429 del 08/10/2012;
- nota trasmessa da Donato Irlandese in data 07/10/2012, acquisita con prot. n. 450429 del 08/10/2012;
- nota trasmessa da Tiziano Rizzato in data 05/10/2012, acquisita con prot. n. 450521 del 08/10/2012 e con prot. n. 450541 del 08/10/2012;
- nota trasmessa da Confindustria Vicenza in data 05/10/2012, acquisita con prot. n. 450651 del 08/10/2012;
- nota trasmessa da Daniele Giaretta in data 07/10/2012, acquisita con prot. n. 458287 del 11/10/2012 (PEC) e con prot. n. 458279 del 11/10/2012 (raccomandata);
- nota trasmessa da Elisabetta Fortuna in data 10/10/2012, acquisita con prot. n. 458457 del 11/10/2012;
- nota trasmessa da Nemo Pierfranco in data 07/10/2012, acquisita con prot. n. 461336 del 12/10/2012;
- nota trasmessa da Nichele Corrado e Margherita in data 08/10/2012, acquisita con prot. n. 473039 del 18/10/2012;
- nota trasmessa da Lorena Maistrello in data 02/10/2012, acquisita con prot. n. 473925 del 09/10/2012;
- nota trasmessa da Luisa Giudicotti in data 04/10/2012, acquisita con prot. n. 473956 del 09/10/2012;
- nota trasmessa da Enzo Tessaro in data 03/10/2012, acquisita con prot. n. 474000 del 09/10/2012;
- nota trasmessa da Silvana Battistello in data 03/10/2012, acquisita con prot. n. 474066 del 09/10/2012;
- nota trasmessa da Maria Poletto in data 02/10/2012, acquisita con prot. n. 474130 del 10/10/2012;



## ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012

pag. 3/42

- nota trasmessa da Gruppo Consiliare “Scelte Condivise” in data 02/10/2012, acquisita con prot. n. 474335 del 10/10/2012;
- nota trasmessa da Luigi Tecchio in data 03/10/2012, acquisita con prot. n. 474430 del 10/10/2012;
- nota trasmessa da Diesel S.p.A. in data 04/10/2012, acquisita con prot. n. 474491 del 10/10/2012;
- nota trasmessa da Comitato “L’autostrada che vogliamo” (senza data), acquisita con prot. n. 474587 del 10/10/2012;
- nota trasmessa da Lia Bozzetto in data 05/10/2012, acquisita con prot. n. 474788 del 10/10/2012;
- nota trasmessa da Giovanni Scramoncin in data 05/10/2012, acquisita con prot. n. 474705 del 10/10/2012;
- nota trasmessa da Ugo Sasso in data 05/10/2012, acquisita con prot. n. 475068 del 10/10/2012;
- nota trasmessa da Roberto Frau in data 05/10/2012, acquisita con prot. n. 475178 del 10/10/2012;
- nota trasmessa da Sonia Cattaneo in data 05/10/2012, acquisita con prot. n. 475278 del 10/10/2012.

Sono inoltre pervenuti i seguenti pareri da parte di soggetti competenti in materia ambientale:

- nota trasmessa da Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione in data 03/10/2012, acquisita con prot. n. 453090 del 09/10/2012;
- nota trasmessa da Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione in data 09/10/2012, acquisita con prot. n. 461412 del 12/10/2012;
- nota trasmessa da Unità di Progetto Genio Civile di Vicenza con prot. n. 454718 del 09/10/2012, acquisita in data 12/10/2012;

Per quanto riguarda gli oneri istruttori, si sono applicate le disposizioni vigenti in materia.

### 1. DESCRIZIONE DELL’INTERVENTO

La Superstrada Pedemontana Veneta (SPV) si sviluppa nel contesto del Corridoio europeo n. 5, ove la rete autostradale nazionale mostra maggiori problemi a causa della forte saturazione delle arterie esistenti.

Il progetto ha l'obiettivo di riordinare e riorganizzazione l'intero sistema viario del territorio di riferimento, per migliorare i livelli complessivi di qualità e di sicurezza in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a livello locale, consentendo modifiche sostanziali all'assetto della mobilità stessa sull'intero Nord-Est. In particolare l'opera interessa il territorio di 36 Comuni, di cui 22 nella Provincia di Vicenza e 14 nella Provincia di Treviso.

#### Lotto 2 tratta B

Il Lotto 2 tratta B si sviluppa tra la progressiva km 29+300 situata in Comune di Breganze, sino alla progressiva km 38+900 situata in Comune di Marostica. La revisione progettuale del tratto in esame si è resa necessaria a seguito della delibera CIPE n. 96 del 19/03/2006 che prescriveva che per il Tratto Breganze – Nove fosse individuato in sede di progettazione, una soluzione che concentri in un unico corridoio infrastrutturale sia la S.P.V. che la viabilità locale e di servizio.

Con riferimento alla prescrizione, i comuni di Breganze, Mason Vicentino, Marostica, Molvena, Pianezze con protocollo d'intesa in data 22/02/2010, hanno ritenuto opportuno procedere ad individuare la miglior definizione dello schema del fascio infrastrutturale costituito dal sistema Superstrada Pedemontana Veneta e S.P. Nuova Gasparona.

#### Lotto 3 tratta F

Il Lotto 3F, si sviluppa dal km 54+755,15 al km 55+494,91, interessando la porzione nord-ovest del Comune di Riese Pio X e la porzione sud-est del territorio comunale di San Zenone degli Ezzelini.

La revisione progettuale del lotto deriva dalla richiesta della Provincia di Treviso e dei Comuni interessati di procedere con una nuova progettazione della parte di tracciato secondo le indicazioni formulate da suddetti

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

pag. 4/42

Enti. Attraverso un protocollo d'intesa sottoscritto in data 05.08.2011 tra Commissario Delegato, Regione Veneto, Provincia di Treviso, i Comuni di Riese Pio X e San Zenone degli Ezzelini si è individuata una nuova soluzione tecnico-progettuale per lo svincolo ricadente nelle citate amministrazioni. Oltre a questo l'accordo prevede la realizzazione di opere minori di continuità idraulica e di sistemazione di canali irrigui, unitamente all'adeguamento della provinciale via San Zenone.

**2. DESCRIZIONE DEL SIA**

Per la redazione dei SIA del lotto 2 tratta B e del lotto 3 tratta F 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****QUADRO COMUNITARIO**La Rete TEN-T

La Commissione Europea ha adottato in data 19.10.2011 una proposta per trasformare l'attuale insieme di strade, ferrovie, aeroporti e canali in una rete di trasporti unificata (la rete TEN-T). La nuova strategia prevede una rete dei trasporti europea molto più snella e definita, nell'intento di indirizzare la spesa verso un numero più ridotto di progetti con cui sia possibile realizzare un reale valore aggiunto.

Il Libro Bianco 2011

Il 28 marzo 2011 la Commissione Europea ha adottato il nuovo Libro Bianco sui trasporti, che delinea una strategia di ampio respiro e dal lungo orizzonte temporale (fino al 2050).

Il Libro Bianco definisce dieci gli obiettivi fondamentali, in parte già contenuti nel libro Bianco del 2001, da raggiungere mediante strategie e regole che puntano al mercato unico europeo dei trasporti, alla concorrenza, all'innovazione tecnologica e alla ricerca, alla tariffazione delle infrastrutture e dei sistemi urbani, alla sostenibilità e a forme innovative di mobilità, alla realizzazione delle reti TEN-T.

**QUADRO NAZIONALE**Il Piano generale dei trasporti e della logistica

Il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGT) è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001.

Nell'ambito del PGT vengo proposte azioni mirate ad aumentare l'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi di trasporto in termini di qualità, di affidabilità, di sicurezza, di riduzione dei costi.

All'interno del quadro delineato dal PGT, la Superstrada Pedemontana Veneta (e di conseguenza i due lotti funzionali), si configura come potenziamento del collegamento tra l'autostrada A27 Venezia-Belluno con l'autostrada A31 "Valdastico", collegamento ora consentito dalla presenza della A4 Milano-Venezia o attraverso la SS53 Postumia che, a causa delle caratteristiche funzionali (ingressi a raso, scarsa visibilità, semafori e sezioni inadeguate) e del passaggio in molte aree urbane, non è adeguata a svolgere tale funzione.

Il Piano Generale della Mobilità – Linee Guida

Il Piano, che deriva dalla finanziaria 2007, prende atto degli scenari europei relativi alle trasformazioni territoriali ed infrastrutturali posti in essere dalla Commissione Europea quali diretta conseguenza dei corridoi paneuropei, individua l'Italia come paese che "deve sempre meglio precisare la propria fisionomia euro-mediterranea, vale a dire un paese che si propone come protagonista allo snodo del sistema di relazioni tra il continente europeo e l'affluente mondo mediterraneo, memore degli storici legami con il primo e della

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

pag. 5/42

nuova, inevitabile proiezione verso il secondo“, identificando nel sistema dei trasporti il mezzo per consentire le relazioni europee.

Il Piano della Logistica 2011-2020

Il Piano della Logistica è stato approvato il 2 dicembre 2010 e ha uno sviluppo temporale che va dal 2011 al 2020. È lo strumento identificato per indicare i cambiamenti delle politiche di trasporto e logistica necessari e per le linee strategiche che si dovranno seguire nel breve e medio periodo per aumentare la competitività del sistema paese.

Relativamente alla piattaforma logistica del Nord-Est, si punta a rinsaldare i collegamenti con il centro Europa attraverso il potenziamento del Corridoio del Brennero, rafforzato nei collegamenti con i porti di Trieste-Monfalcone, Venezia-Marghera con gli interporti di Padova, Verona, Trento, Cervignano e con la retro-portualità di Gorizia- Ferneti. Il collegamento con l'Est Europa sarà valorizzato sia dal Corridoio 5 che dal Corridoio Adriatico.

All'interno di questo quadro, la Superstrada Pedemontana Veneta e i relativi lotti, contribuiscono attivamente a risaldare i collegamenti auspicati dal Piano della Logistica.

Programma infrastrutture strategiche PIS

Il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS), rappresenta il documento denominato “Allegato Infrastrutture” alla Decisione di Finanza Pubblica. Il documento auspica, attraverso una lettura capillare di tutte le Intese Generali Quadro e di tutti gli Atti Aggiuntivi finora sottoscritti con le Regioni, di redigere un quadro degli interventi che in modo significativo rivestono un ruolo di essenzialità strategica.

In tale documento il progetto della Superstrada Pedemontana Veneta non è presente, in quanto il progetto era stato inserito tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale dalla delibera n. 121 del CIPE del 21 dicembre 2001.

**QUADRO REGIONALE**Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della regione Veneto VIGENTE

Il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto è stato approvato da Consiglio Regionale con provvedimento n. 1047 del 23 febbraio 1990.

Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della regione Veneto ADOTTATO

Il 2° Piano Regionale dei Trasporti è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005.

Entrambi i piani registrano la necessità di colmare il gap infrastrutturale del Veneto rispetto ad altre regioni settentrionali con le quali si interfaccia, realizzando quelle infrastrutture stradali necessarie a servire in maniera capillare è la zona della pianura centrale veneta, costituita da circa 2,5 milioni di abitanti. Per i percorsi Est-Ovest, i bordi esterni del sistema saranno costituiti dalla Pedemontana e dalla Transpolesana, destinate a alleggerire il ruolo della A4, di nuovo vicina alla saturazione. Per i percorsi Nord-Sud, tra l'Autobrennero e la Portogruaro - Pordenone, veri assi tangenziali dell'area centrale, il ruolo sarà svolto dalla A27 e dalla futura Valdastico (Nord e Sud). All'interno di questa maglia primaria regionale – tutta autostradale – si colloca la Valdastico, Nord e Sud, proposta come una opzione sempre presente, incrocio tra due grandi Corridoi Transeuropei: la direttrice Nord-Sud del Brennero e il Corridoio V Lisbona-Kiev, Est-Ovest, subalpino e transpadano.

I progetti definitivi del lotto 2 tratta B e lotto 3 tratta F, contribuiscono a migliorare la precedente proposta progettuale, garantendo il collegamento tra l'asse della SPV e il territorio circostante, ponendosi in un rapporto di coerenza con il PRT.

Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto

Dopo l'inserimento dell'asse della SPV nel Piano Regionale dei Trasporti nel 1990, un'altra data di rilievo è rappresentata dall'inclusione dell'opera nell'Accordo quadro sottoscritto da Governo e Giunta Regionale il primo agosto 1997.

Nel mese di Agosto 2001 è stato sottoscritto un secondo accordo quadro tra:

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

pag. 6/42

- la Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- la Regione Veneto.

L'asse pedemontano diveniva allora una questione nazionale, una risposta alle esigenze di mobilità della fascia settentrionale delle province di Treviso e Vicenza, ma insieme anche direttrice di scorrimento alternativa alla autostrada A4 per i traffici Est-Ovest.

**Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Veneto (PTRC) VIGENTE**

Il P.T.R.C. vigente, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 250 del 13/12/1991, risponde all'obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n.431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Il P.T.R.C. si articola per piani di area, previsti dalla legge 61/85, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente.

**Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Veneto (PTRC) ADOTTATO**

Il nuovo P.T.R.C., adottato con deliberazione della Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09, prevede reti di collegamento viario di supporto ai sistemi insediativi e lo sviluppo della rete stradale primaria e secondaria del sistema regionale attraverso alcune linee d'azione:

- l'integrazione a sistema della rete autostradale;
- il potenziamento della rete stradale sulle direttrici dei corridoi pan-europei;

Gli interventi previsti sono coerenti con le previsioni del nuovo PTRC, soprattutto in riferimento alle strategie relative alla mobilità, le quali già prevedevano la realizzazione di una autostrada/superstrada nelle aree interessate.

**Programma Regionale di Sviluppo (PRS) Veneto**

Il PRS della Regione Veneto, approvato con Legge regionale n. 5 del 9 marzo 2007, 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.

La situazione attuale e futura delle relazioni su larga scala, obbliga a riconsiderare la dotazione infrastrutturale e il sistema della logistica, con diffuse conseguenze all'interno della rete locale. A questo fa seguito la consapevolezza di come ad oggi la situazione di alcuni contesti e assi di primaria importanza risultino critici, ed infatti il Piano in esame individua tre situazioni di maggiore emergenza:

- nell'area di Venezia/Mestre, sia nelle relazioni verso est (SS14) sia nelle relazioni verso sud (SS309 Romea);
- nell'area centrale, nell'ambito delle relazioni Verona – Vicenza - Padova e Padova - Monselice (SR11 e SS16);
- nell'area Pedemontana (SR 248, SR 307, SS47).

La Superstrada Pedemontana Veneta ed i relativi lotti funzionali oggetto di VIA, risultano coerenti con le previsioni del PRS, in quanto forniscono un contributo diretto ad attenuare le criticità riscontrate nell'area Pedemontana.

**Piano Regionale Attività di Cava – Regione Veneto**

In Piano è stato adottato con D.G.R. n. 3121 del 23/10/2003, si è preso atto delle controdeduzioni e osservazioni con la deliberazione n. 135/CR del 21/10/2008 e con la deliberazione n.2912 del 14/10/2008 ha adottato la V.A.S. del P.R.A.C.

L.R. n. 44 del 7/9/1982 “Norme per la disciplina dell'attività di cava”, la quale, con le successive modifiche ed integrazioni, è attualmente operante.

La LR 44/82, art. 6, lettera a), stabilisce che tra i contenuti della relazione debba esserci l'individuazione delle compatibilità del PRAC con le linee fondamentali del Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.) di cui alla L.R. n. 72 del 1977.

**Piano di assetto idrogeologico (PAI) Regione Veneto**

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

pag. 7/42

Con delibera n. 1 del 3 marzo 2004, il Comitato Istituzionale ha adottato il Progetto di Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione.

Lo stesso Comitato, con Delibera n. 4 del 19.6.2007, ha adottato la Prima variante del Progetto dei Piano stralcio.

Relativamente ai territori interessati, la cartografia analizzata (tavole della “Pericolosità idraulica”, “Pericolosità e rischio geologico” e “Pericolosità di valanga”), evidenzia come per l'area interessata dal progetto non sia stata rilevata alcuna criticità. Il tracciato del lotto 2 tratta B e del lotto 3 tratta F non presentano elementi di rilievo, di conseguenza il progetto non interferisce con aree pericolose individuate dal PAI.

**QUADRO PROVINCIALE**Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Vicenza

Il lotto 2 tratta B si colloca nel territorio della Provincia di Vicenza, il cui Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato adottato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 40 del 20/05/2010 e approvato con DGRV n. 708 del 2 maggio 2012.

Il PTCP della Provincia di Vicenza, quale strumento di programmazione territoriale di carattere strategico, individua il quadro delle infrastrutture e la relativa localizzazione di massima su territorio.

Il Piano si adegua alla previsione UE in materia di «corridoi europei», nella fattispecie il Corridoio 5 che interessa direttamente il Veneto, ed a quanto previsto dall'Intesa Stato – Regione dell'8 agosto 2001 in materia di grandi collegamenti, riproposti nella «Legge obiettivo» (L.n.°443/01) e nei programmi di RFI in materia di alta velocità/capacità ferroviaria, dell'ANAS e delle diverse Società concessionarie di autostrade e dal recente Piano Regionale dei trasporti.

In merito alle strategie relative al sistema insediativo e infrastrutturale, il Piano riconosce il tracciato del lotto 2 tratta B come viabilità di progetto di primo livello (Art. 63 N. di A.), individuando tre caselli autostradali di progetto, nel tratto tra il comune di Breganze e quello di Pianezze.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Treviso

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato con D.R.G.V. n. 1137 del 23 marzo 2010, pubblicata sul B.U.R. dell'11 maggio 2010, è entrato in vigore il 26 maggio 2010.

Le previsioni di piano in merito al sistema insediativo e infrastrutturale riconoscono l'importanza della Superstrada Pedemontana Veneta, poiché l'ambito in cui si colloca il progetto del lotto 3 tratta F è individuato come viabilità in progetto e in fase di realizzazione – autostrade e nodo infrastrutturale.

**QUADRO COMUNALE**

Nel territorio della Regione Veneto i Comuni interessati dal tracciato del lotto 2 tratta B sono:

- Breganze;
- Farra Vicentino;
- Mason Vicentino;
- Pianezze;
- Molvena;
- Marostica.

I Comuni interessati dal tracciato del lotto 3 tratta F sono:

- San Zenone degli Ezzelini;
- Riese Pio X;

Nei due SIA viene composto il mosaico degli strumenti urbanistici vigenti, vengono esaminate a mezzo di schede le principali informazioni in esso contenute, le caratteristiche salienti del tracciato autostradale e le interferenze dei tracciati e degli svincoli con gli assetti urbanistici dei comuni.



## ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012

In particolare vengono riportate le seguenti informazioni:

- Progressiva chilometrica di entrata ed uscita del tracciato; possono esserci più intervalli per una stessa tratta in quanto in alcuni comuni il tracciato entra ed esce più volte dal territorio;
- Tracciati interessati dal comune descritto;
- Tipologia tratti interessati dal comune (rilevato, viadotto, trincea, galleria);
- Presenza di svincoli e caselli nel territorio comunale;
- Tipo di strumento urbanistico analizzato
- Breve descrizione degli elementi salienti riguardanti le interferenze urbanistiche delle varie ipotesi di tracciato;
- Elenco delle tutele e vincoli che intersecano i tracciati o che in qualche modo sono influenzati dal passaggio della nuova infrastruttura.

### 2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

#### 2.2.1 Premesse

All'interno degli Studi di Impatto Ambientale (SIA) del lotto 2 tratta B e del lotto 3 tratta F, si riportano le principali scelte progettuali che caratterizzano l'opera, definendo gli elementi tipologici e specifici che caratterizzano e contestualizzano l'intervento.

È stato analizzato anche l'iter procedurale che ha condotto alla formulazione attuale del progetto definitivo, analizzando le diverse stesure, in particolare la conformazione del tracciato base 2006 confrontandolo con l'attuale.

Sono nello specifico identificate le tipologie stradali e le opere d'arte, che definiscono l'asse, nonché le soluzioni tecniche attuate per la gestione dell'infrastruttura. Tali elementi sono stati esaminati in termini di funzionalità dell'opera, la quale è stata valutata in riferimento agli aspetti trasportistici e agli effetti indotti in termini di analisi costi-benefici.

#### 2.2.2 Alternative Progettuali

Il SIA del lotto 2 tratta B e quello del lotto 3 tratta F, mettono a confronto il tracciato del progetto definitivo con quello del giugno 2006 derivante dalle prescrizioni del CIPE, poi messo a base di gara, considerando quest'ultimo l'alternativa progettuale di riferimento.

L'intero processo di valutazione si sviluppa approfondendo per ogni singola componente un confronto diretto tra la nuova proposta e la soluzione del tracciato base 2006, al fine di verificare se lo scenario proposto sia migliorativo rispetto alla soluzione iniziale.

#### 2.2.3 Obiettivi e Caratteristiche generali

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

L'opera interessa il territorio di 36 Comuni, di cui 22 nella Provincia di Vicenza e 14 nella Provincia di Treviso.

In questo quadro si collocano i progetti relativi al lotto 2 tratta B e lotto 3 tratta F, direttamente funzionali al completamento dell'infrastruttura.

#### 2.2.4 Descrizione degli interventi di progetto

##### Lotto 2 tratta B

Il progetto del Lotto 2B ripercorre il tracciato della SP 111, interessando la tratta della SPV tra i km 29+300 e 38+700, per una lunghezza complessiva dell'asse principale pari a circa 9 chilometri e mezzo.



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

pag. 9/42

Il tracciato si sviluppa per circa metà della sua lunghezza in rilevato, e le rimanenti porzioni in trincea (circa 3,5 km) e galleria (700 m). I corsi d'acqua principali sono attraversati tramite scatolari e viadotti in modo da limitare le interferenze e assicurare la continuità e sicurezza idraulica.

Il progetto prevede la realizzazione di due caselli, un primo situato all'interno del comune di Breganze, tra i km 29+300 e 30+000, e un secondo situato tra i comuni di Pianezze e Mason Vicentino, ai km 36+700 e 37+200. In prossimità di tali snodi è prevista una viabilità complementare che assicura la connessione con la rete locale, a servizio delle realtà insediative, in particolare produttive, prossime al tracciato.

L'opera prevede anche la realizzazione di un'area di sosta, all'interno della quale verrà collocato un centro di manutenzione. Tale elemento si localizza in prossimità del km 35+700.

Lotto 3 tratta F

Il tracciato della tratta 3F si sviluppa tra le progressive Km 54+755,15 e Km 55+494,91 situate nel comune di Riese Pio X e San Zenone degli Ezzelini. L'asse principale risulta essere la naturale prosecuzione del Lotto 3 Tratta B, alla progressiva Km 54+755,15 ove diparte il raccordo d'ingresso del ramo di svincolo corsia sud e si conclude, per la corsia opposta il raccordo d'ingresso del ramo di svincolo in direzione nord. La medesima situazione si ha alla progr. 55+494,91 ove parte il ramo d'ingresso per la carreggiata nord e si conclude quello d'uscita per la carreggiata opposta. La piattaforma della superstrada che si snoda da inizio a fine lotto risulta essere compresa nel lotto 3 B che prevede la realizzazione della tratta tra le prog. Km 53+900,00 e Km 74+075,00. Il ramo di svincolo è del tipo a trombetta.

Il progetto prevede inoltre l'adeguamento della provinciale nel tratto compreso tra il limite territoriale del comune di Loria e la rotonda posta a nord; le due diramazioni est ed ovest collegano la stessa ai comuni di San Zenone degli Ezzelini e Fonte. Sul lato ovest di via S. Zenone verrà realizzata una pista ciclabile della larghezza di ml 2,50; e, dalla rotonda sino alla diramazione per i comuni di San Zenone degli Ezzelini e Fonte, tale pista ciclabile si trasferirà dal lato ovest al lato est della provinciale.

**2.2.5 Opere d'arte**Lotto 2 tratta B

Lungo l'asse principale del lotto 2 tratta B è prevista la realizzazione delle seguenti opere d'arte maggiori:

- Viadotto Mason Pianezze L=30.00m + 26.00m + 30.00m tra le prog. km 36+385.32 ÷ 36+471.32 lungo l'asse nord e L= 33.00m + 27.00m + 27.00m + 27.00m tra le prog. km 36+368.35 ÷ 36+482.54 lungo l'asse sud;
- Ponte Torrente Chiavon L=29.26m tra le prog. km 32+346.78 ÷ 32+376.04 lungo l'asse nord e L=29.26m tra le prog. km 32+346.78 ÷ 32+376.04 lungo l'asse sud;
- Ponte Torrente Chiavon Complanare L=29.38m tra le prog. km 1+038.80 ÷ 1+068.17;
- Ponte Torrente Laverda L=54.00m tra le prog. km 33+715.05 ÷ 33+768.96 lungo l'asse nord e L=54.00m tra le prog. km 33+702.63 ÷ 33+756.71 lungo l'asse sud;
- Ponte Torrente Laverda Complanare L=54.89m tra le prog. km 0+420.04 ÷ 0+474.93.

Le sottostrutture

Le sottostrutture che si intende utilizzare sono di tipo classico essendo le spalle dei ponti di tipo a muro su fondazione diretta e/o in taluni casi su pali di fondazione.

Impalcato a travi prefabbricate in c.a.p.

Lungo l'asse principale della tratta 2B sono previste tre opere d'arte maggiori con impalcato a travi prefabbricate in c.a.p. e precompressione a fili aderenti completate in opera mediante getto della soletta di collegamento, ossia:

- Viadotto Mason Pianezze (6 travi e tre campate lungo l'asse nord e 6 travi e 4 campate lungo l'asse sud);
- Ponte Torrente Chiavon (5 travi lungo l'asse nord, 5 travi lungo l'asse sud);
- Ponte Torrente Chiavon Complanare (3 travi).



## ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012

pag. 10/42

### Impalcato a sezione mista acciaio calcestruzzo a via di corsa superiore

Lungo l'asse principale della tratta 2B sono previste due opere d'arte maggiori con impalcato a sezione mista, ossia:

- Ponte Torrente Laverda (4 travi metalliche con sezione a doppio T su ambo le carreggiate);
- Ponte Torrente Laverda Complanare (4 travi metalliche con sezione a doppio T).

### Lotto 3 tratta F

Il lotto 3 tratta F, essendo di limitate dimensioni, non prevede la realizzazioni di opere d'arte rilevanti, infatti è prevista la realizzazione di sole opere d'arte minori, in particolare:

- cavalcavia in corrispondenza dello svincolo Riese denominato "cavalcavia svincolo Riese";
- sottostrutture di tipo classico essendo le spalle del cavalcavia di tipo a muro su fondazione diretta;
- impalcato del cavalcavia sullo svincolo Riese a sezione mista acciaio calcestruzzo a via di corsa superiore;
- opere di sostegno presenti in questa tratta sono costituite in gran parte da conci con pannelli prefabbricati, e lì dove lo sviluppo del concio è risultato incompatibile con la lunghezza del pannello, si è ricorso alla tipologia del paramento gettato in opera.

### **2.2.6 Gallerie artificiali**

Le gallerie artificiali, ubicate in modo abbastanza uniforme lungo tutto lo sviluppo della arteria stradale, sono in numero notevole poiché una delle linee ispiratrici del progetto è stata quella di incidere al minimo il territorio circostante, visto l'elevato grado di antropizzazione delle aree attraversate.

Nella tratta B del lotto 2 sono previste, nello specifico, 2 gallerie artificiali:

- GA 2.13 A : Galleria Artificiale Olmo (da pk 31+255.82 a pk 31+335.82)
- GA 2.14 : Galleria Artificiale Marostica Ovest (da pk 37+972.00 a 38+598.40)

Nella tratta F del lotto 3 è previsto un tratto di galleria artificiale dal pk 54+755,15 a 54+900,14.

### **2.2.7 Sezioni stradali tipo**

La sezione tipo di progetto per l'asse principale è quella prevista dalla normativa vigente per le strade di tipo B-Extraurbane principali, con due carreggiate separate, ognuna composta da due corsie da 3,75m e da banchina sul lato esterno.

La velocità di progetto è pari a 120km/h su tutto il tracciato, pari al limite superiore previsto per questo tipo di strada; il tracciato principale è compatibile con tale velocità senza deroghe alla normativa.

### Lotto 2 tratta B

Gli svincoli sono stati sviluppati in accordi con la normativa vigente. Per quanto riguarda la viabilità complementari il sistema di connessione con l'area posta a sud del casello di Breganze, è prevista una sezione tipo C1 con carreggiata unica bidirezionale i 10,50dm di larghezza, e velocità di progetto variabili da 60km/h a 80km/h.

Per le viabilità complementari utili al mantenimento della viabilità locale è prevista in sezione tipo F2.

### Lotto 3 tratta F

Lo svincolo è stato sviluppato in accordo con la normativa vigente DM 19/04/2006; fissando la velocità d'ingresso a 40 km/h.

Per quanto riguarda la viabilità di accesso (provinciale via S. Zenone), è previsto l'adeguamento della carreggiata unica bidirezionale alla sezione F2 (strada locale in ambito extraurbano) con piattaforma di ml 6,50 (3,25 + 3,25) oltre a due banchine laterali di ml 1,00.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012****2.2.8 Sistema di gestione delle Acque di Piattaforma**

Il sistema di gestione delle acque di piattaforma è stato studiato per rispondere adeguatamente alle diverse tipologie di piattaforme presenti nel progetto della Superstrada Pedemontana Veneta

Asse principale

La progettazione dell'idraulica di piattaforma della superstrada prevede una soluzione di raccolta, trattamento ed allontanamento delle acque meteoriche di tipo separato, ossia già lungo il corpo stradale avviene la divisione tra acque di prima pioggia e seconda pioggia. Le prime saranno convogliate agli impianti di trattamento, comprendenti sedimentazione e disoleazione, mentre le portate eccedenti, ove possibile, sono scaricate nel suolo tramite sistemi drenaggio quali pozzi e trincee disperdenti. Laddove siano presenti terreni poco permeabili o con falda particolarmente alta lo scarico delle acque avviene nei corpi idrici ricettori previa la laminazione in bacini o vasche realizzate in opera, garantendo così l'invarianza idraulica del territorio

L'eventuale sversamento accidentale viene stoccato in opportune vasche da 40 m<sup>3</sup> che permette di stoccarlo e, dopo opportune analisi, stabilire la migliore tecnica di smaltimento.

Svincoli, aree di servizio e caselli

Il drenaggio delle acque meteoriche in corrispondenza delle piste di svincolo verso il casello avviene nello stesso modo descritto per i tratti di asse principale.

In corrispondenza delle aree di servizio e dei caselli invece la raccolta delle acque meteoriche avviene tramite caditoie che captano tutta la precipitazione e tramite tubazioni in PVC la convogliano all'impianto di trattamento. Quest'ultimo è diverso da quelli previsti lungo l'asse principale, infatti è di tipo chiuso, ossia è costituito da una vasca di prima pioggia che incamera solo i primi 5 mm di precipitazione che sono quindi trattati, mentre tramite dei galleggianti scaricano nell'ambiente la porzione eccedente di acqua. Anche in questo caso è prevista una vasca di circa 40 m<sup>3</sup> per la raccolta di eventuali sversamenti accidentali.

La localizzazione delle aree destinate alla realizzazione dei bacini di raccolta delle acque in prossimità dei caselli e dell'area di servizio tiene conto delle quote altimetriche e delle pendenze dei suoli così come delle sedi stradali, al fine di permettere il deflusso naturale e non creare situazioni di ristagno idrico.

Viabilità secondarie

Relativamente alla viabilità secondaria, la precipitazione verrà laminata nei fossi di guardia, per tratti in rilevato, o in vasche di laminazione, per i tratti in trincea e scaricata in corpi idrici superficiali.

**2.2.9 La dotazione impiantistica**

Nel progetto sono state proposte quelle configurazioni e quelle dotazioni impiantistiche che consentano, con maggior efficacia ed efficienza, il raggiungimento dei seguenti obiettivi: elevato livello di affidabilità, manutenibilità, selettività di impianto, sicurezza degli utenti nei confronti di eventuali incidenti o altre emergenze, risparmio energetico, idoneo grado di confort per gli utenti, automazione e supervisione per la gestione ed il controllo "on line" dei vari impianti. In particolare per l'illuminazione svincoli autostradali, illuminazione della viabilità ordinaria di collegamento,: si ricorre all'utilizzo diffuso di proiettori equipaggiati con lampade al sodio ad alta pressione (250-400-1.000W) con ottica cut-off asimmetrica e tutti regolati da apparecchi centralizzati di regolazione del flusso luminoso nel pieno rispetto di normative Regionale in materia di inquinamento luminoso e risparmio energetico.

Cavidotti per impianti in itinere: nel lato destro di ogni carreggiata verranno predisposti cavidotti consistenti in n°2 tritubi da 50mm uno passaggio fibre ottiche dell'ente gestore e uno a disposizione, n°2 tubazioni in PVC diametro 125mm uno per passaggio cavi alimentazioni di potenza ente gestore e l'altro a disposizione. I cavidotti saranno interrotti da pozzetti rompi tratta e faranno capo anche a tutti i caselli e barriere di esazione nonché al centro direzionale e centro di manutenzione.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012****2.2.10 La Cantierizzazione**

Nella redazione del programma dei lavori si è tenuto conto della minimizzazione dell'impatto delle fasi costruttive sull'ambiente e sulla viabilità ordinaria esistente.

Le fasi di realizzazione possono essere così sommariamente riepilogate:

1. LAVORAZIONI PROPEDEUTICHE
  - a. Tracciamenti, espropriazioni e delimitazioni delle aree
  - b. Bonifica da ordigni bellici
  - c. Indagine archeologica e cantierizzazione.
2. ESECUZIONE DEI LAVORI
  - a. Eliminazione interferenze con sottoservizi e risoluzione interferenze idrauliche.
  - b. Realizzazione di piste di cantiere di cui alla fase precedente.
  - c. Eliminazione delle interferenze della viabilità locale (sovra e sottopassi – gallerie artificiali), con il corpo della superstrada.
  - d. Esecuzione dei lavori principali.
  - e. Opere di mitigazione ambientale
  - f. Spianto dei cantieri e ripristino delle aree.
  - g. Completamento delle opere di mitigazione ambientale.

**2.2.11 Materiali – fabbisogni e smaltimento**Lotto 2 tratta B

Dall'analisi dei computi metrici relativi alle opere progettate si deducono le quantità riportate nelle tabelle di cui di seguito.

Si precisa come essendo il lotto ricompreso all'interno di un progetto più ampio, la gestione dei materiali, in termini di approvvigionamento e riutilizzo, coinvolga anche ambiti esterni al lotto in fase di valutazione.

<b>MATERIALI PROVENIENTI DAGLI SCAVI</b>	<b>LOTTO 2B</b>
scavo di sbancamento	2.472.414,31 mc
scavo di sbancamento svuotamento gallerie artificiali	50.038,53 mc
scavi sottofondazioni pali e paratie	22.917,64 mc
prep. del piano di posa rilevati con materiali da scavi a1/a3	100.481,42 mc
demolizioni	41.884,91 mc
scavo sezione obbligata in materie ecc. - profondità < 2 m	83.933,53 mc
<b>tot. Scavi</b>	<b>2.771.670,34 mc</b>

<b>MATERIALI DA IMPIEGARSI</b>	<b>LOTTO 2B</b>
sistemazione in rilevato	1.665.120,97 mc
materiali per riempimento senza compattazione	102.938,83 mc
fornitura e stesa di terreno vegetale	148.284,60 mc
calcestruzzi	225.698,62 mc
sovrastuttura stradale	135.519,14 mc
bitumi	126.725,25 mc
Drenaggio muri, dune,...	26.148,71 mc
<b>tot. impieghi</b>	<b>2.430.436,12 mc</b>

Dai dati sopra riportati ne consegue il bilancio dei movimenti di materie di cui alle tabelle seguenti.



## ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012

Totale materiali provenienti dagli scavi	2.771.670,34 mc
Da destinarsi a vegetale e riempimenti senza compattazione	251.223,43 mc
<b>Totale reimpiegabile da depositare temporaneamente</b>	<b>831.501,10 mc</b>
<b>Materiali non reimpiegabili da conferire a deposito definitivo</b>	<b>1.688.945,80 mc</b>

Totale materiali da impiegarsi	2.430.436,12 mc
<b>Materiali da introdurre prelevandoli dai depositi temporanei del lotto 2 tratta A: 2.1CS-DT, 2.2CS-DT, 2.3CS-DT, 2.1CP</b>	<b>1.347.711,59 mc</b>

Nel progetto è stata data risposta al fabbisogno di materiali necessari per la realizzazione del lotto sia utilizzando materia prima derivante dagli scavi necessaria la realizzazione del lotto stesso, quanto da scavi che si attuano nei lotti limitrofi. Per i depositi definitivi e temporanei sono stati individuati siti posizionati in fregio o prossimità dell'asse della SPV. La capacità complessiva dei siti risulta sufficiente per le esigenze derivanti dall'analisi del bilancio dei movimenti di materie.

Lotto 3 tratta F

Dall'analisi dei computi metrici relativi alle opere progettate si deducono le quantità riportate nelle tabelle di cui di seguito. Il progetto del lotto 3F è inserito nel più ampio contesto del Lotto 3B, all'interno del quale sono stati computati gli scavi della galleria artificiale; inoltre si evidenzia che il bilancio dei materiali è stato calibrato sull'intera SPV.

<b>MATERIALI PROVENIENTI DAGLI SCAVI m3</b>	<b>LOTTO 3F</b>
scavo di sbancamento asse principale	215.919,39
scavo gallerie naturali	0,00
scavo di sbancamento svuotamento gallerie artificiali e monoliti	0,00
scavi sottofondazioni pali e paratie	0,00
prep. del piano di posa rilevati con materiali da scavi a1/a3	5.480,20
demolizioni	1.958,14
scavo sezione obbligata in materie ecc. - profondità < 2 m	5.018,93
<b>tot. Scavi m3</b>	<b>228.376,66</b>

<b>MATERIALI DA REIMPIEGARSI m3</b>	<b>LOTTO 3F</b>
sistemazione in rilevato asse principale	51.727,57
materiali per riempimento senza compattazione	0,00
fornitura e stesa di terreno vegetale	9.597,30
calcestruzzi	7.715,16
sovrastuttura stradale	9.633,84
bitumi	7.516,27
spritz	0,00
Drenaggio muri, dune, filtri anticapillari,...	2.942,03
<b>tot. Reimpiego m3</b>	<b>89.132,17</b>

Dai dati sopra riportati ne consegue il bilancio dei movimenti di materie di cui alla tabella seguente:

totale materiali provenienti dagli scavi m3	228.376,66
---	------------

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

totale materiali reimpiegati m3	89.132,17
eccedenza m3	139.244,49
<b>materiale da depositare temporaneamente m3</b>	<b>139.244,49</b>

Per i depositi temporanei sono stati individuati siti posizionati in fregio o prossimità dell'asse della SPV e la loro capacità complessiva risulta sufficiente per le esigenze derivanti dall'analisi del bilancio dei movimenti di materie.

**2.2.12 Importo dell'intervento**

Lotto 2 tratta B € 37.340.543,62

Lotto 3 tratta F € 9.420.427,71

**2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

Le componenti esaminate dal Proponente nel Quadro di Riferimento Ambientale sono:

- Atmosfera
- Ambiente Idrico
- Suolo e Sottosuolo
- Vegetazione, Fauna ed Ecosistemi
- Rumore e Vibrazioni
- Paesaggio e Beni Culturali
- Misure di mitigazione e compensazione

**2.3.1 ATMOSFERA**

Per valutare l'impatto della componente atmosfera dell'opera in progetto, è stato utilizzato un modello di dispersione di tipo gaussiano classico, in modo da trattare serie meteorologiche annuali e quindi di ricostruire i vigenti standard di qualità dell'aria. La meteorologia alla base di questo studio è stata ottenuta dai campi tridimensionali annuali realizzati nell'ambito del progetto MINNI (ENEA, Ministero dell'Ambiente) utilizzando gli stessi dati dello studio di impatto ambientale del tracciato base del 2006.

Nello studio sono state ricostruite le concentrazioni inquinanti relative alla fase di esercizio e alla fase di cantiere.

Le emissioni da traffico sono state stimate applicando un software che integra i fattori emissivi dell'Agenzia Europea per l'Ambiente e i fattori elaborati dallo IIASA per il PM10 e il PM2.5 considerando un parco circolante relativo al 2010.

La metodologia di stima delle emissioni da opere stradali in fase di cantiere è stata ripresa dal *Road Construction Emission Model*, sviluppato dal Sacramento Metropolitan Air Quality Management District.

**Lotto 2 tratta B**

Per quanto concerne la fase di esercizio sono stati analizzati sia il tracciato base del 2006 che il tracciato del progetto definitivo, di quest'ultimo tracciato sono state inserite le emissioni sia dell'opera in valutazione, che la viabilità esistente che verrà interessata dai flussi di traffico connessi con il funzionamento nello svincolo e considerando anche i flussi transitanti sulla Pedemontana Veneta.

I livelli inquinanti calcolati sono largamente inferiori ai limiti. Per la fase di esercizio l'inquinante con i livelli più prossimi ai limiti di legge è il biossido di azoto che, a fronte di un limite normativo di 40 µg/m<sup>3</sup>, raggiunge nel punto di massima ricaduta 2.8 µg/m<sup>3</sup> considerando il tracciato della variante di progetto definitivo e 0.51 µg/m<sup>3</sup> tenendo conto dei soli flussi di traffico associati al nodo.

Anche la fase di cantiere è caratterizzata da concentrazioni contenute. Pur avendo adottato un approccio conservativo per quanto concerne la stima delle emissioni di particolato, che rappresenta l'inquinante più

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

critico per questa fase, il 90.4° percentile del PM10 ha un valore massimo di 13 µg/m<sup>3</sup> a fronte di un limite di 50 µg/m<sup>3</sup>.

Lotto 3 tratta F

Per quanto concerne la fase di esercizio sono stati analizzati sia il tracciato base del 2006 che il tracciato del progetto definitivo, includendo nelle emissioni di quest'ultimo tracciato, sia il casello oggetto dello studio, che la viabilità esistente o di futura realizzazione che verrà interessata dai flussi di traffico connessi con il funzionamento nello svincolo e considerando anche i flussi transitanti sulla Pedemontana Veneta.

Per approfondire l'analisi dell'impatto del casello sono stati calcolati i livelli inquinanti ottenuti come differenza tra il tracciato del progetto definitivo e il tracciato base 2006 entrambi con la strada Pedemontana Veneta in funzionamento.

I livelli inquinanti calcolati sono largamente inferiori ai limiti. Per la fase di esercizio l'inquinante con i livelli più prossimi ai limiti di legge è il biossido di azoto che a fronte di un limite normativo di 40 µg/m<sup>3</sup> raggiunge nel punto di massima ricaduta 1.86 µg/m<sup>3</sup> considerando il tracciato della variante di progetto definitivo.

Anche la fase di cantiere è caratterizzata da concentrazioni contenute. Pur avendo adottato un approccio conservativo per quanto concerne la stima delle emissioni di particolato, che rappresenta l'inquinante più critico per questa fase, il 90.4° percentile del PM10 ha un valore massimo di 13.5 µg/m<sup>3</sup> a fronte di un limite di 50 µg/m<sup>3</sup>.

**2.3.2 AMBIENTE IDRICO****2.3.2.1 Idrografia superficiale**Lotto 2 tratta B

Il sistema idrografico che caratterizza l'ambito di studio ricade all'interno del Bacino del Brenta – Bacchiglione: l'Autorità di Bacino competente è dunque quella “dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione.

I principali corsi d'acqua interferiti dall'opera in valutazione sono il T. Chiavon ed il T. Laverda.

In fase di cantiere è prevista la realizzazione di un'area di cantiere al km 36+700, collocata a sud dell'infrastruttura. Essa è adiacente al corso del torrente Ponterone, a nord-est e allo scolo delle Fosse, a ovest, corpi idrici minori a portata effimera e/o intermittente, legata agli eventi meteorici e alla regolazione del consorzio di bonifica.

Gli impatti derivanti dalla fase di cantiere saranno minimi, effettuando le lavorazioni nei periodi in cui i corsi d'acqua sono privi di portata fluente. Il trattamento degli scarichi delle acque e dei reflui di cantiere e le precauzioni previste garantiranno dunque impatti temporanei e comunque inconsistenti sulla qualità delle acque.

Nella realizzazione dell'opera verranno intercettati corsi d'acqua di diverse dimensioni, pertanto durante l'esecuzione saranno adottate delle norme e accorgimenti per le lavorazioni per assicurare una limitata incidenza sia per quanto riguarda gli aspetti qualitativi che quantitativi della componente. E' prevista l'attuazione di misure di monitoraggio, all'interno dei corsi principali e maggiormente sensibili, che permetteranno il contenimento di eventuali sversamenti o alterazioni accidentali.

Per quanto concerne il trattamento delle acque meteoriche di piattaforma, il progetto una soluzione di raccolta, trattamento e allontanamento delle acque meteoriche di tipo separato, dividendole, lungo il tratto stradale, in acque di prima e seconda pioggia. Questo è previsto per tutte le strutture che caratterizzano il lotto in oggetto.

Ciò consente di trattare la frazione maggiormente inquinata prima dello scarico nella rete idrica superficiale, permettendo di contenere al minimo – se non di annullare – il rischio che si possano verificare alterazioni dirette o indirette delle acque superficiali. Il sistema consente inoltre di contenere anche gli effetti legati ad accidentali sversamenti di sostanze inquinanti legati a incidenti o eventi particolari.

La scelta localizzativa delle aree di captazione delle acque che interesseranno i caselli e l'area di servizio ha tenuto conto delle quote altimetriche e delle pendenze, al fine di non causare situazioni di deflusso difficoltoso.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

Per quanto concerne gli impatti di detta componente, lo SIA riporta che i sistemi di raccolta e trattamento delle acque provenienti dal piano stradale, garantiti per le stesse prima della loro immissione all'interno della rete idrica superficiale, tutelano la qualità delle acque di superficie riducendo a carattere quasi nullo gli impatti rilevabili, per entrambi i tracciati.

**Lotto 3 tratta F**

Il sistema idrografico che caratterizza l'ambito di studio ricade all'interno del Bacino del Brenta – Bacchiglione: l'Autorità di Bacino competente è dunque quella “dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione.

All'interno del lotto di progetto non sono previste aree di cantiere a supporto delle lavorazioni. Lo SIA riporta che gli unici possibili impatti sono dunque legati al tratto operativo, che intercetta il corso del torrente Viazza, al km 54+755 e il corso della roggia Boschier al km 55+360. La scelta della trincea coperta che interessa il corridoio fluviale del Viazza, che elimina le possibili interferenze sullo stesso in fase di esercizio, può comunque provocare impatti sulla qualità delle acque durante la fase di realizzazione, legati alla produzione di polveri e alla generazione di torbidità in alveo, impatti per i quali saranno adottate le necessarie precauzioni.

Anche per la roggia Boschier, corpo idrico minore a portata limitata e intermittente, si prevedono soluzioni realizzative con impatti sostanzialmente nulli, con le lavorazioni effettuate nei periodi in cui i corsi d'acqua sono privi di portata fluente.

Il trattamento degli scarichi delle acque e dei reflui di cantiere e le precauzioni previste garantiranno dunque un impatto nullo sulla qualità delle acque.

La progettazione dell'idraulica di piattaforma prevede una soluzione di raccolta, trattamento e allontanamento delle acque meteoriche di tipo separato, dividendole, lungo il tratto stradale, in acque di prima e seconda pioggia. Questo è previsto per tutte le strutture che caratterizzano il lotto in oggetto.

Ciò consente di trattare la frazione maggiormente inquinata prima dello scarico nella rete idrica superficiale, permettendo di contenere al minimo – se non di annullare – il rischio che si possano verificare alterazioni dirette o indirette delle acque superficiali.

Il sistema consente in oltre di contenere anche gli effetti legati ad accidentali sversamenti di sostanze inquinanti legati a incidenti o eventi particolari.

Lo SIA riporta che i sistemi di raccolta e trattamento delle acque provenienti dal piano stradale, garantiti per le stesse prima della loro immissione all'interno della rete idrica superficiale, tutelano la qualità delle acque di superficie riducendo a carattere quasi nullo gli impatti rilevabili.

Infine viene rilevato che il maggior numero di punti di interferenza del tracciato base rispetto al progetto definitivo sul corso della roggia Boschier e le diverse soluzioni tecniche adottate all'interno del progetto più recente per il passaggio sui corsi d'acqua intercettati, rendono la soluzione progettuale definitiva migliorativa.

**2.3.2.2 Idrogeologia****Lotto 2 tratta B**

Il settore considerato, che interessa l'alta pianura vicentina, è caratterizzato da una ricca falda freatica, sostanzialmente monostrato (ovvero priva di significative compartimentazioni legate alla presenza di livelli semipermeabili) alimentata dalle precipitazioni meteoriche dirette, dalle forti dispersioni in sottosuolo delle portate idriche dei torrenti e fiumi provenienti dalle Alpi e Prealpi (Astico, Brenta, Piave) nonché dalla circolazione sotterranea presente nelle unità rocciose carbonatiche sepolte al margine alpino della pianura.

L'andamento della superficie piezometrica, ovvero del tetto della falda freatica, mostra una generale direzione di deflusso orientata verso SSE, sostanzialmente parallela al gradiente di pendenza della pianura. È tuttavia evidente l'azione alimentante dei corsi d'acqua che sbucano in pianura, marcata dalle convessità verso valle che le linee isopiezometriche presentano in corrispondenza degli alvei dei corsi d'acqua principali in tutta la fascia dell'alta pianura.

La superficie piezometrica, inoltre, presenta una pendenza decisamente inferiore a quella topografica: questo fatto implica che la soggiacenza della falda (profondità della superficie freatica dalla superficie topografica), pur variando in funzione del regime idrologico delle fonti alimentanti e dei prelievi antropici, diminuisca



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

rapidamente dal margine pedemontano e pedecollinare della pianura andando verso Sud. La falda finisce per affiorare a valle della cosiddetta “Linea dei Fontanili” o “fascia delle risorgive”, quella fascia in cui la brusca diminuzione della pendenza della superficie topografica (legata ai fattori deposizionali, ovvero al passaggio da ambiente di conoide a quello di piana alluvionale) unita alla generale diminuzione verso Sud della granulometria dei sedimenti che costituiscono il materasso alluvionale (anch’essa derivante dai processi deposizionali e che determina una progressiva diminuzione della trasmissività idraulica), determina l’emergenza della falda freatica localizzata in strutture di risorgenza (fontanili). Queste aree di emergenza sono caratterizzate da portate molto consistenti (dell’ordine delle decina di m<sup>3</sup>/s), presentano un regime molto regolare e alimentano i fiumi della bassa pianura (ad es. Sile, Dese, Zero etc.),

Nella fascia d’alta pianura interessata dal tracciato, la superficie piezometrica si trova generalmente a diverse decine di metri dal piano campagna, con oscillazioni stagionali dell’ordine della decina di metri. Localmente, la superficie freatica affiora al fondo delle profonde aree di cava (per ghiaie e sabbie) che costellano queste aree della pianura veneta.

Nello specifico della tratta in oggetto, la soggiacenza del livello medio della falda è di circa 15-20m; ciò comporta che in condizioni di massima ricarica, con particolare riferimento alle tratte comprese tra le progressive chilometriche 33+000 e 34+500, si possano registrare soggiacenze dell’ordine metrico.

Il lotto 2 tratta B si estende, all’interno di aree di pianura composte dai depositi alluvionali del Torrente Chiavon, del Torrente Laverda e del Fiume Brenta.

L’idrogeologia delle aree di pianura è caratterizzata dalla presenza di una serie di corpi alluvionali (conoidi), depositi in corrispondenza dello sbocco dei corsi d’acqua principali; si tratta di depositi di natura ghiaiosa, stratigraficamente sovrapposti ed intersecati fra loro. Non esiste una netta separazione tra i corpi ghiaiosi depositati dai vari corsi d’acqua o dallo stesso fiume in epoche diverse, in quanto le conoidi sono tra loro anastomizzate e parzialmente sovrapposte.

Questa situazione geologica ha prodotto la formazione di un grande serbatoio idrico sotterraneo, dotato di elevata permeabilità, che costituisce l’acquifero dell’alta pianura. Al suo interno circola una falda idrica sotterranea di tipo freatico che si estende dai rilievi prealpini fino alla fascia delle risorgive che separa l’alta e la bassa pianura veneta. La porzione di territorio in questione (alta pianura) rappresenta l’area di ricarica dell’intero sistema idrogeologico della pianura.

Le informazioni relative alla qualità delle acque sotterranee lungo il tracciato sono state ottenute dalla documentazione pubblicata da ARPAV; in particolare si è fatto riferimento ai rapporti annuali sullo stato di qualità delle risorse idriche e ai dati di monitoraggio qualitativo della falda.

In generale si riscontra un impatto antropico ridotto (classe 2) nel bacino idrogeologico Alpone-Chiampo-Agno, che interessa la prima tratta della Superstrada ad ovest dei monti Lessini. Spostandosi verso est, nei bacini idrogeologici di alta pianura, la situazione risulta più articolata con la presenza di impatti significativi (Classe 3) nei comuni di Malo, Marostica, Bassano del Grappa, Altivole, Montebelluna e Volpago del Montello, riconducibili per lo più ad inquinamento da nitrati.

**Lotto 3 tratta F**

L’assetto idrogeologico dell’area in esame rispecchia quello caratterizzante l’alta pianura veneta.

La tratta in oggetto si estende, all’interno di aree di pianura composte dai depositi alluvionali del Torrente Muson e del paleo alveo del fiume Piave.

L’idrogeologia delle aree di pianura è caratterizzata dalla presenza di una serie di corpi alluvionali (conoidi), depositi in corrispondenza dello sbocco dei corsi d’acqua principali; si tratta di depositi di natura ghiaiosa, stratigraficamente sovrapposti ed intersecati fra loro. Non esiste una netta separazione tra i corpi ghiaiosi depositati dai vari corsi d’acqua o dallo stesso fiume in epoche diverse, in quanto le conoidi sono tra loro anastomizzate e parzialmente sovrapposte.

Questa situazione geologica ha prodotto la formazione di un grande serbatoio idrico sotterraneo, dotato di elevata permeabilità, che costituisce l’acquifero dell’alta pianura. Al suo interno circola una falda idrica sotterranea di tipo freatico che si estende dai rilievi prealpini fino alla fascia delle risorgive che separa l’alta e la bassa pianura veneta. La porzione di territorio in questione (alta pianura) rappresenta l’area di ricarica dell’intero sistema idrogeologico della pianura.

La falda freatica mostra un deflusso uniforme in direzione NO-SE con livelli piezometrici lungo il tracciato compresi tra 30÷90 m s.l.m. e gradienti compresi tra 0.1 e 1%.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

Va notata la presenza ad ovest, tra i comuni di Malo e di Thiene, e ad est, tra quelli di Rossano Veneto e Montebelluna, di una netta riduzione nel gradiente della piezometria che raggiunge valori quasi nulli, condizione che può essere dovuta alla presenza di una zona a permeabilità molto elevata dell'acquifero.

Per quanto riguarda le oscillazioni del livello piezometrico, esse sono in stretto rapporto con l'idrometria dei corsi d'acqua e con l'andamento delle precipitazioni nella zona prealpina.

Nella tratta in esame la soggiacenza rispetto alla quota reale del terreno è di 35m in condizioni ordinarie. In base ai dati di agosto 2008, risulta che la superficie piezometrica si attesti, in termini di livello massimo, a quote comprese tra 45 e 50 m sul livello del mare, con soggiacenza sempre superiore a 25m e quindi essa non interferisce con gli scavi.

Le informazioni relative alla qualità delle acque sotterranee lungo il tracciato sono state ottenute dalla documentazione pubblicata da ARPAV; in particolare si è fatto riferimento ai rapporti annuali sullo stato di qualità delle risorse idriche e ai dati di monitoraggio qualitativo della falda.

In generale si riscontra un impatto antropico ridotto (classe 2) nel bacino idrogeologico Alpone-Chiampo-Agno, che interessa la prima tratta della Superstrada ad ovest dei monti Lessini. Spostandosi verso est, nei bacini idrogeologici di alta pianura, la situazione risulta più articolata con la presenza di impatti significativi (Classe 3) nei comuni di Malo, Marostica, Bassano del Grappa, Altivole, Montebelluna e Volpago del Montello, riconducibili per lo più ad inquinamento da nitrati.

**2.3.3 SUOLO E SOTTOSUOLO****2.3.3.1 Geologia**Lotto 2 tratta B

La tratta oggetto di valutazione si sviluppa lungo il margine meridionale del Dominio Subalpino (Monti Lessini) e la pianura alluvionale antistante; essa è caratterizzata dalla presenza dei depositi quaternari fluvioglaciali e fluviali.

In merito alla geologia del territorio interessato dal progetto, questo si presenta come un tratto di prima pianura caratterizzato dalla presenza continua di sedimenti grossolani prodotti dalle conoidi alluvionali relitte ed attuali dei Torrenti Chiavon e Laverda e, a fine tratta, del Fiume Brenta. In particolare tutta la tratta attraversa conoidi alluvionali coalescenti.

Le indagini eseguite lungo il tracciato sono state approfondite fino ad alcuni metri al di sotto della quota massima di scavo dell'opere e, per le zone di pianura, hanno consentito di definire con precisione le caratteristiche dei litotipi della porzione insatura dell'acquifero principale.

Le stratigrafie, anche facendo riferimento a quelle delle tratte limitrofe, riportano la presenza nella maggioranza dei casi di bancate decametriche di ghiaie eterometriche in matrice limoso-sabbiosa; nella maggior parte delle indagini considerate per la tratta in oggetto tuttavia sono stati identificati terreni a granulometria più fine, prevalentemente limoso-argillosa, in posizione superficiale. Questi livelli sono generalmente correlabili unicamente tra sondaggi adiacenti e questo sta ad indicare una loro limitata continuità laterale; il loro spessore risulta alquanto variabile, con valori superiori ai 2 m fino ad un massimo di 15 m. Pertanto essi non danno luogo a separazioni dell'acquifero principale, ma solo a locali effetti di protezione della falda freatica sottostante.

Lotto 3 tratta F

Il Lotto 3 Tratta F si sviluppa sulla pianura alluvionale antistante il margine meridionale del Dominio Subalpino.

Nella fattispecie, l'area in oggetto è compresa in un settore di pianura caratterizzato dalla presenza dei depositi del Torrente Muson ad Ovest della paleo conoide del Piave che si sviluppò a Sud Ovest del Montello.

Ne tratto in esame siamo in un tratto di pianura caratterizzato dalla presenza continua di sedimenti grossolani prodotti dalle conoidi alluvionali relitte ed attuali del Fiume Piave. In particolare l'area è collocata in corrispondenza dei depositi alluvionali del torrente Mason e del torrente Viazza al margine occidentale

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

della paleo conoide alluvionali (unità fluvioglaciale *fg*) prodotta dal Piave quando scorreva ad Ovest del Montello.

Sono stati realizzati dei sondaggi geognostici in prossimità all'area in esame che evidenziano poche variazioni litostratigrafiche, con la presenza pressoché continua di ghiaie eterometriche ciottolose e poligeniche in matrice sabbiosa, localmente debolmente limosa.

**2.3.3.2 Sismica**Lotto 2 tratta B

Nella classificazione sismica vigente, i comuni della Provincia di Vicenza interessati dalla tratta in oggetto sono tutti in classe 3. Se il consolidamento degli studi sismotettonici porterà alla conferma dell'importanza, quali sorgenti sismogenetiche potenziali, dei tre segmenti della Linea di Aviano, allora tutti i comuni dell'alta pianura vicentina e trevigiana interessati dal tracciato potrebbero ragionevolmente essere collocati in classe 2, come già quelli nei dintorni di Asolo.

Lotto 3 tratta F

Nella classificazione di riferimento, i comuni interessati dalla tratta in oggetto (San Zenone degli Ezzelini e Riese Pio X) sono in classe 2.

**2.3.3.3 Geomorfologia**Lotto 2 tratta B

Il sistema compreso tra Breganze e Marostica è caratterizzato da un settore di alta pianura, che si estende dal margine dei rilievi (e dallo sbocco delle valli prealpine) fino alla linea delle risorgive (limite settentrionale dei fontanili). L'alta pianura è costituita dalle conoidi coalescenti depositate dai corsi d'acqua provenienti dalle Prealpi, si trova a quote comprese tra i 120 m e i 50 m s.l.m. ed è moderatamente inclinata verso SE con un gradiente di circa l' 1,5%.

Le colline pedemontane sono costituite da prevalenti sedimenti marnoso-argillosi Paleogenici, immergenti con una certa regolarità verso S-SE, anch'esse a rappresentare il fianco meridionale di una struttura anticlinale poco pronunciata, cresciuta su di un sovrascorrimento profondo più avanzato del precedente, la linea di Aviano.

I corsi d'acqua che percorrono l'alta pianura vicentina sono caratterizzati da alvei debolmente incassati (incisioni dell'ordine dei 2-3 m), delimitati da argini artificiali. Solo il T. Astico e il F. Brenta, a causa della portata idrica decisamente maggiore, presentano alveo quasi rettilineo e a fondo ghiaioso, mentre i corsi d'acqua minori sono generalmente sinuosi e a fondo sabbioso-limoso, a causa del più limitato trasporto solido. In questo settore i corsi d'acqua presentano una marcata tendenza alla dispersione nel sottosuolo della loro portata idrica, che pertanto diminuisce sensibilmente da Nord verso Sud, determinando una sensibile ricarica della falda idrica sotterranea.

Lotto 3 tratta F

Per quanto concerne la geomorfologia, il tratto in valutazione si sviluppa in un territorio compreso tra San Zenone degli Ezzelini e Montebelluna, caratterizzato dal settore di alta pianura, che si estende dal margine dei rilievi (e dallo sbocco delle valli prealpine) fino alla linea delle risorgive (limite settentrionale dei fontanili). L'alta pianura è costituita dalle conoidi coalescenti depositate dai corsi d'acqua provenienti dalle Prealpi, si trova a quote comprese tra i 120 m e i 50 m s.l.m. ed è moderatamente inclinata verso SE con un gradiente di circa l' 1,5%.

I corsi d'acqua che percorrono l'alta pianura vicentina e trevigiana sono caratterizzati da alvei debolmente incassati (incisioni dell'ordine dei 2-3 m), delimitati da argini artificiali. Solo il F. Brenta e il F. Piave, a presentano alveo quasi rettilineo e a fondo ghiaioso, mentre i corsi d'acqua minori sono generalmente sinuosi e a fondo sabbioso-limoso, a causa del più limitato trasporto solido. In questo settore i corsi d'acqua presentano una marcata tendenza alla dispersione nel sottosuolo della loro portata idrica, che comporta una



## ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012

pag. 20/42

loro sensibile diminuzione da Nord verso Sud, determinando una sensibile ricarica della falda idrica sotterranea.

Questo territorio è inoltre interessato da un'intensa attività per l'estrazione di ghiaia e sabbia, con cave anche di grande estensione e in buona parte ancora attive: tale attività è favorita dalla buona qualità dei materiali presenti nel sottosuolo e dalla profondità relativamente elevata della falda freatica (soggiacenza dell'ordine dei 40-50 m).

### 2.3.4 VEGETAZIONE, FAUNA ED ECOSISTEMI

#### Vegetazione

Per la valutazione della componente vegetazione si sono utilizzati i seguenti documenti:

- Carta dell'uso del suolo;
- Carta di Copertura del Suolo della Regione Veneto (CCSV 2009);
- Rilievi diretti ante operam effettuati per lo Studio del Monitoraggio Ambientale della SPV ;

E' stata quindi prodotta una specifica cartografia che raccoglie le unità vegetazionali presenti.

#### Lotto 2 tratta B

La componente vegetazionale predominante nel territorio indagato è la superficie a prato. Si notano spesso siepi e filari nelle zone agricole. Non molto diffusa è l'arboricoltura da legno. In taluni casi sono state cartografate superfici anche significative a robinieto. Esse si osservano principalmente lungo gli argini del torrente Laverda a sud della SPV e in alcuni versanti collinari a nord ovest rispetto a Marostica. Superfici occupate da arbusteti e da boschi di latifoglie non definiti si ritrovano lungo i corpi idrici principali (per esempio il torrente Riale).

Nella fascia di territorio in cui si sviluppa l'opera, prossima alla viabilità esistente, le strutture vegetali non rappresentano una significatività elevata, dal momento che non si presentano come elementi caratterizzati da continuità e funzionali alla viabilità esistente.

#### Lotto 3 tratta F

Per quanto concerne la componente vegetazionale, il territorio indagato risulta essere dedicato all'agricoltura volta ad una produzione di tipo intensivo che prevede l'adozione di tecniche moderne che hanno portato alla progressiva scomparsa delle strutture vegetali a contorno delle proprietà agricole.

Il progetto definitivo non prevede aree di cantiere di tipo tecnico ed operativo con ulteriore occupazione del territorio, il cantiere si svilupperà quindi direttamente sul sedime del casello di progetto.

Le principali interferenze possono riassumersi in:

- Abbattimento di un tratto di siepe campestre a nord della SPV.
- La realizzazione dello svicolo del casello sul lato nord della SPV comporterà eliminazione di un tratto di siepe.

#### Fauna

#### Lotto 2 tratta B

Nell'area in esame la matrice agricola occupa quasi la totalità del territorio indagato. Gli insediamenti umani sono piuttosto contenuti e spesso sviluppati in fregio alla viabilità minore.

Nel complesso il territorio in esame presenta ancora elementi della campagna tradizionale. Le siepi campestri, le fasce boscate si rinvengono soprattutto lungo la rete idraulica minore. Numerose sono le superfici a prato stabile, i seminativi presentano varie tipologie culturali. Questa porzione dell'Alta pianura vicentina possiede ancora discrete potenzialità faunistiche garantite dalla presenza di strutture ambientali importanti sotto questo aspetto.

#### Lotto 3 tratta F

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

pag. 21/42

L'ambito di riferimento si colloca nell'Alta Pianura trevigiana, in un'area attraversata in direzione nord sud da numerosi torrenti, il più importante dei quali è il torrente Musone.

Nel complesso il territorio in esame presenta luoghi studiati presentano ancora elementi della campagna tradizionale. Le siepi campestri, le fasce boscate si rinvergono soprattutto lungo la rete idraulica minore. Diverse sono le superfici a prato stabile, i seminativi sono in prevalenza a ciclo annuale.

Il corredo faunistico di questa porzione dell'Alta pianura trevigiana è dunque favorito ancora dalla presenza di ampi spazi aperti utilizzati per l'agricoltura, poco antropizzati rispetto alla fascia centrale della Pianura veneta, e dal SIC/ZPS IT3240026 – Prai di castello di Godego distanti circa 1 km dall'intervento.

Nello SIA è riportato che il tracciato proposto non interferirà significativamente con la fauna.

EcosistemiLotto 2 tratta B

Il territorio indagato, nell'area d'intervento, è dominato dagli agroecosistemi erbacei e da superfici a prato. Gli agroecosistemi arborei sono piuttosto diffusi ad est di Breganze laddove è presente una zona collinare.

Numerose sono le siepi campestri, esse costituiscono validi elementi di connessione all'interno della matrice agricola. Le aree boscate si ritrovano soprattutto lungo i corsi d'acqua o sui rilievi collinari.

Oltre al fiume Astico, si citano i torrenti Chiavon, Riale e Laverda che attraversano la SP 111 e rientrano nel sito della Rete Natura 2000 SIC IT3220040.

La localizzazione dell'area di cantiere comporta l'occupazione di spazi agricoli con presenza di prati e siepi.

Le aree interessate dalle lavorazioni si concentreranno lungo la viabilità esistente, con una compromissione di aree marginali alla SP 111, senza prevedere quindi interferenze significative con contesti di particolare valenza per la componente.

Il progetto definitivo, oltre a ridefinire la SP 111 comportandone un suo allargamento, prevede anche un'area di servizio e ridisegna i vari tratti stradali riguardanti la viabilità esistente. Introduce inoltre alcuni nuovi archi interessando spazi aperti attualmente impiegati per scopi agricoli. Si tratta in prevalenza di agroecosistemi erbacei e aree prative.

Il tracciato in esame prevede la diversione del torrente Chiavon non prevista nel Tracciato base. Questo intervento interesserà il SIC IT3220040 e sarà adeguatamente mitigato prevedendo l'utilizzo di tecniche ecosostenibili proprie dell'ingegneria naturalistica e la messa a dimora di siepi e fasce boscate per garantire la connettività biologica.

Lotto 3 tratta F

Dall'analisi del territorio interessato emerge che gli elementi di maggior pregio naturalistico sono: le aree boscate, le aree prative e le strutture vegetali lineari. Le prime si individuano sulle sponde e sugli argini dei maggiori corpi idrici, ma anche nelle zone agricole quali siepi campestri ben strutturate a formare delle fasce boscate molto evidenti dal punto di vista paesaggistico. Le aree prative interrompono la continuità dei seminativi, nell'immediato intorno del Casello non occupano molta superficie, mentre in altri casi esse sono più frequenti.

Le principali interferenze possono riassumersi invece in:

- Perdita o frammentazione di agroecosistemi erbacei;
- Abbattimento di un tratto di siepe campestre a nord della SPV.

Il Casello è previsto a sud della SPV. Esso occuperà suolo agricolo e con la viabilità di svincolo dovrà essere eliminato un tratto di siepe campestre (struttura vegetale lineare).

**2.3.5 RUMORE E VIBRAZIONI**

La rumorosità attuale e quella di progetto nelle condizioni più critiche sono state valutate attraverso la creazione di un modello acustico tridimensionale, tarato sui risultati di un'adeguata campagna di misure fonometriche in situ.

Per ottenere il modello acustico è stato utilizzato il software di simulazione specifico denominato Soundplan che ha permesso la costruzione di un modello virtuale di territorio, l'introduzione delle sorgenti sonore da analizzare e la creazione di mappe acustiche di rumorosità.



## ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012

Per verificare la compatibilità del progetto con gli standard, lo studio ha tenuto conto delle leggi nazionali e regionali vigenti. Il confronto tra i livelli di rumore previsti ed i valori limite di immissione di rumore, ha permesso di determinare gli obiettivi di mitigazione acustica, sui quali sono stati dimensionati gli eventuali interventi attivi e passivi di mitigazione.

Di seguito si riporta la metodologia applicata per le singole fasi di lavoro:

- censimento dei ricettori;
- raccolta delle zonizzazioni acustiche comunali;
- rilievi fonometrici;
- modellazione tridimensionale;
- analisi dello stato di fatto e taratura del modello;
- analisi della fase di cantiere;
- analisi della fase di progetto.

### Lotto 2 tratta B

Il tracciato del progetto definitivo presenta maggiori tratti in trincea rispetto a quello originario; la realizzazione dei caselli comporta però l'avvicinamento delle sorgenti dei cantieri ai ricettori nella fase di esecuzione rispetto al tracciato base.

La fase di avanzamento lavori risulterà pertanto caratterizzata da maggiori emissioni sonore rispetto al progetto del 2006. Tale incremento di immissione sonora in corrispondenza dei ricettori sarà però limitato alle sole aree relative ai caselli di progetto e ai tratti in cui il tracciato procede in trincea a differenza del tracciato base in rilevato.

Il progetto del tracciato definitivo prevede una riduzione delle barriere rispetto al tracciato base del 2006. Si passa infatti da una superficie complessiva di barriere antirumore di più di 40.000 mq ad un totale di circa 25.000 mq. Per limitare il problema del rumore agli sbocchi nei tratti in galleria, è stato inoltre previsto l'inserimento di rivestimento fonoassorbente.

L'indagine tecnica condotta sulle singole fasi di cantiere e sulla presenza di ricettori sensibili alle trasmissioni ambientali di vibrazioni meccaniche ha evidenziato la presenza di alcune lavorazioni di cantiere da mantenere monitorate durante l'esecuzione dei lavori. Durante tali fasi si procederà ad un monitoraggio in continuo dei principali parametri fisici legati alla propagazione delle vibrazioni meccaniche al fine di escludere qualsiasi effetto per le persone e per gli edifici.

### Lotto 3 tratta F

Il tracciato del progetto definitivo è caratterizzato da un andamento prevalentemente in trincea rispetto al progetto base del 2006.

I rami del casello sono quindi parzialmente in trincea, l'asse principale della Superstrada Pedemontana Veneta viene superato da nord a sud con un viadotto a livello del piano campagna. Il casello, in lieve rilevato, è ubicato in un'area caratterizzata dall'assenza di edificato.

La fase di cantiere risulterà pertanto caratterizzata da maggiori emissioni sonore rispetto al progetto del 2006, ma le sorgenti saranno generalmente ad una distanza maggiore dai ricettori più prossimi.

L'indagine tecnica condotta sulle singole fasi di cantiere e sulla presenza di ricettori sensibili alle trasmissioni ambientali di vibrazioni meccaniche ha evidenziato la presenza di alcune lavorazioni di cantiere da mantenere monitorate durante l'esecuzione dei lavori. Durante tali fasi si procederà ad un monitoraggio in continuo dei principali parametri fisici legati alla propagazione delle vibrazioni meccaniche al fine di escludere qualsiasi effetto per le persone e per gli edifici.

### **2.3.6 PAESAGGIO E BENI CULTURALI**

#### Lotto 2 tratta B

L'analisi degli elementi d'insieme considera la presenza dei centri storici, in ragione della loro valenza e grado di conservazione.

Osservando l'ambito interessato dall'intervento, si nota come siano presenti alcuni centri storici di particolare peso in corrispondenza del centro di Breganze, Mason Vicentino e Marostica.

Il territorio è poi interessato dalla presenza di numerosi nuclei storici, di dimensioni contenute, legati all'occupazione e al sistema agricolo storico che ha caratterizzato il territorio.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

Durante la fase di cantierizzazione, considerando le lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'opera, così come delle aree occupate dal cantiere, si evidenziano effetti trascurabili in relazione ai beni storico-testimoniale di maggior pregio o sensibilità, dal momento che questi si localizzano a distanza tale da non risentire di interferenze dirette o indirette capaci di comprometterne la stabilità o arrecare danno alla strutture.

In merito alla fase di esercizio si rileva un impatto poco significativo per quanto riguarda il patrimonio dei beni storico-testimoniali, localizzandosi i manufatti e pertinenze più sensibili e di maggior valenza a distanza dal tracciato.

Non si rilevano comunque impatti diretti in termini di interferenze o occupazioni di spazi pertinenziali.

Analizzando i rapporti di carattere visivo con gli elementi di maggiore significatività, come ad esempio le Ville Venete e il loro contesto, si evidenzia come non si riscontrino effetti legati al tracciato stesso o indiretti in ragione del traffico che interesserà l'asse principale e la viabilità ad esso connesso.

La realizzazione dell'opera non comporterà interferenze con i centri e nuclei storici presenti all'interno del territorio, localizzandosi esternamente rispetto i perimetri che li identificano.

**Lotto 3 tratta F**

Il territorio in esame presenta diversi elementi appartenente alla categoria dei beni storico testimoniali, i cui elementi di spicco sono rappresentati dalle Ville Venete. All'interno del documento sono state analizzate, inoltre, le Ville Venete che entrano potenzialmente in rapporto con l'infrastruttura in riferimento alle relazioni visive e funzionali.

Il Progetto definitivo del Lotto 3 tratta F non prevede la presenza di aree a cantiere dedicate, quindi le possibili interferenze al sistema dei beni storico-testimoniali possono derivare dalle attività di realizzazione dell'infrastruttura.

Il tracciato proposto, all'altezza del km 55+400, lambisce un edificio tutelato e una zona A, entrambi individuati dal P.R.G. del Comune di Riese Pio X; inoltre passa in prossimità di una zona A con la rotonda prevista dal progetto di sistemazione della SP 20 a nord dell'asse della SPV.

In fase di esercizio le possibili interferenze prodotte dalla presenza dell'infrastruttura saranno ridotte poiché, a livello progettuale, sono stati adottati tutti gli accorgimenti necessari ad attenuare l'impatto dell'opera. Inoltre saranno realizzate diverse opere di mitigazione ambientale e paesaggistica del tracciato.

**2.3.7 MISURE DI MITIGAZIONE**

Nella progettazione delle opere a verde le tipologie di intervento sono dipese dal contesto ambientale e paesaggistico in cui si è operato.

Laddove si è riscontrata una necessità o criticità di tipo ambientale (frammentazione del territorio, disturbo dei corsi idrici, interferenze con i corridoi ecologici a scala regionale) sono prevalsi interventi che permettessero di garantire la continuità biologica, come la ricostruzione delle trame vegetali agrarie interrotte, la previsione dei passaggi faunistici o la formazione di aree ad elevata valenza biologica (boschetti di pianura).

Dove invece si è reso necessario risolvere una criticità di tipo paesaggistico, la scelta delle tipologie di mitigazione da impiegare ha riguardato elementi lineari (siepi campestri arboree, arbustive o miste, filari monospecifici) o areali (sistemazione ornamentale dei nodi territoriali quali rotatorie e svincoli, la sistemazione ornamentale delle scarpate, la definizione delle compensazioni per la fruizione antropica).

**2.3.8 MONITORAGGIO AMBIENTALE**

Nella redazione del PMA del lotto 2 tratta B e lotto 3 tratta F, si sono considerati i contenuti già presenti nel PMA allegato al Progetto Definitivo della Superstrada Pedemontana Veneta del 2006 e le relative prescrizioni nonché le indicazioni delle Linee Guida della Commissione Speciale VIA.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

Per l'aggiornamento del PMA è stato inoltre possibile utilizzare i dati rilevati nel corso delle attività di Ante Opera (AO) previste dal PMA allegato al PD del 2006 e già attivate oltre alle indicazioni ricevute da ARPAV nel corso degli incontri previsti nel Monitoraggio in corso.

Un ulteriore aspetto da sottolineare è la gestione del flusso delle informazioni. Tutte le informazioni saranno gestite da un Sistema Informativo Territoriale (SIT) già strutturato e gestito dall'Appaltatore in armonia con le indicazioni ricevute dagli enti coinvolti.

Le componenti analizzate per entrambi i lotto sono:

- Rumore;
- Vibrazioni;
- Acque sotterranee;
- Acque superficiali;
- Suolo e sottosuolo;
- Agronomia;
- Vegetazione e Flora;
- Fauna;
- Paesaggio;
- Rifiuti, Rocce e Terra da scavo;
- Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti;
- Ambiente sociale;
- Atmosfera.

**3. SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA: VALUTAZIONE DI INCIDENZA**Lotto 2 tratta B

In merito alla presenza in corrispondenza dell'area interessata dalla realizzazione del Lotto 2 tratta B, della SPV, del Sito di Interesse Comunitario individuato dalla Rete Natura 2000 IT3220040 "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe" è stata redatto apposito studio necessario a valutare gli effetti indotti all'interno di tale ambito. Tale valutazione risponde alla vigente normativa, con particolare riferimento alla Direttiva 92/43/CEE, recepita dalla regione Veneto con DGR n° 3173 del 10 ottobre 2006.

Sulla base degli accertamenti svolti è emerso che il tracciato della Superstrada Pedemontana Veneta - lotto 2 tratta B non comporta alcuna alterazione significativa agli elementi naturalistici e non può interferire con gli habitat e/o le specie di interesse comunitario presenti all'interno del sito Natura 2000 IT3220040 "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe".

In relazione alla procedura indicata nella "Guida Metodologica per la Valutazione di Incidenza" ai sensi della Direttiva 92/43/CEE della Regione Veneto, di cui al D.G.R. n. 3173 del 10 ottobre 2006 e in considerazione delle indagini effettuate si afferma che, con ragionevole certezza scientifica, si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.

Lotto 3 tratta F

Sulla base degli accertamenti svolti è emerso che il tracciato proposto per il Lotto 3F della SPV non comporta alcuna interferenza agli elementi naturalistici della ZPS IT3240026 – *Prai di Castello di Godego*, per la distanza cautelativa che si presenta tra il casello e l'area nucleo (circa 900 m) e per la presenza di via San Zenone, via 13 aprile e dell'abitato di Spineda.

Si ricorda inoltre che la nuova collocazione del casello, rispetto a quello proposto in base SIA, è migliorativa in quanto si migliora il flusso del traffico spostandolo da Spineda e quindi allontanandolo dalla ZPS.

Per tali valutazioni il progetto definisce non necessaria la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale secondo le possibilità offerte dalla D.G.R. 3173 del 10 ottobre 2006, allegato A. par. 3, che individua le fattispecie di esclusione dalla procedura per la Valutazione di Incidenza relativamente a piani, progetti o interventi che, per la loro intrinseca natura, possono essere considerati, singolarmente o congiuntamente ad altri, non significativamente incidenti sulla rete Natura 2000. In particolare il punto VI della lettera B (interventi all'esterno dei Siti Natura 2000) riporta che possono essere esclusi da procedura di Valutazione di





**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

incidenza quei “piani, progetti e interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000”.

A tale riguardo, si evidenzia che il Proponente ha trasmesso una relazione di valutazione di incidenza ambientale, inoltrata al competente UP Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV).

Tale relazione è stata esaminata dai competenti Uffici dell’Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS – VINCA – NUV) - Servizio Pianificazione Ambientale, che hanno redatto la relazione istruttoria n. 166/2012, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni.

Nella nota dell’UP Coordinamento Commissioni 478671/62.00.02.02.00 del 22 ottobre 2012, che trasmette all’UC VIA la relazione istruttoria n. 166, viene precisato che per il lotto 3F “non risultano possibili effetti negativi sui siti della rete Natura 2000”.

Le indicazioni prescrittive relative al Lotto 2 B risultano le seguenti:

- Eseguire le misure di attenuazione di carattere generale previste per la fase di cantiere e di esercizio;
- Di dar seguito alla corretta applicazione generale del Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri;
- Di trasmettere all’Autorità competente per la Valutazione d’Incidenza per le opportune valutazioni del caso, secondo modalità da definirsi con la medesima Autorità, specifici rapporti che diano evidenza, pure alla luce degli esiti del Piano di Monitoraggio Ambientale, del grado di efficacia delle misure di attenuazione specifiche e degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale, tra le misure di attenuazione di carattere generale, rispetto agli habitat ed alle specie di interesse comunitario ritenute vulnerabili ed in riferimento alla variazione del loro grado di conservazione;
- Di comunicare qualsiasi variazione al crono programma degli interventi che dovesse rendersi necessaria per l’insorgere di imprevisti, anche di natura operativa, all’Autorità competente per la Valutazione d’Incidenza per le opportune valutazioni del caso;
- Di comunicare tempestivamente alle Autorità competenti ogni difformità riscontrata nella corretta attuazione del Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri e delle misure di attenuazione di tipo generale e specifico ed ogni situazione che possa causare la possibilità di incidenze significative negative sugli elementi dei siti della rete Natura 2000 oggetto di valutazione nello studio per la Valutazione di incidenza esaminato.

**4. OSSERVAZIONI E PARERI: ESAME**

Entro i termini sono pervenute le seguenti osservazioni, di cui all’art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., tesi a fornire elementi conoscitivi e valutativi concernenti i possibili effetti dell’intervento.

Tutte le osservazioni ed i pareri pervenuti, oltre ai contributi offerti dai vari uffici regionali competenti in materia ambientale durante gli incontri tecnici svolti, sono stati considerati in sede di istruttoria ed hanno contribuito alla stesura del presente parere e delle relative prescrizioni e raccomandazioni.

Vengono di seguito riportate le controdeduzioni puntuali alle osservazioni pervenute da parte del Proponente e le considerazioni della Commissione V.I.A.

**Osservazioni**

	<b>Enti/ Privati/Associazioni</b>	<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni Proponente</b>	<b>Considerazioni Commissione V.I.A.</b>
1.	A.A.T.O. Bacchiglione	Si chiede di evitare, o limitare il più possibile, il sistema di smaltimento delle acque di	Il sistema di trattamento e smaltimento è stato studiato in funzione della captazione	Accoglibile da verificare in fase di progettazione esecutiva.



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

		<p>piattaforma attraverso pozzi disperdenti. In particolare si propone di prevedere una protezione totale per gli acquiferi del lotto 2B considerando la presenza di punti di approvvigionamenti idropotabili.</p>	<p>e trattamento degli inquinanti. Si evidenzia come il sistema di pozzi disperdenti sia previsto all'interno della prescrizione CIPE n° 96 del 2006. In sede di progetto esecutivo saranno verificate le soluzioni puntuali.</p>	
2.	Laverda S.p.a.	<p>Pur condividendo la scelta di collocare il casello autostradale a nord della SPV, si chiede la modifica della viabilità complementare a sud, in modo da rendere direttamente accessibile il nuovo impianto e future attività che qui verranno realizzati. Vengono formulate 2 proposte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Spostamento del tracciato della viabilità lungo l'Astico verso est a partire dalla prevista rotonda per ricollegarsi su via Seriola a metà della viabilità stessa;</li> <li>2- Creazione di un asse alternativo a via Seriola posizionato più a nord, collegando direttamente la rotonda di progetto con il nodo tra SP119 e via S. Valentino.</li> </ol> <p>(planimetria allegata)</p>	<p>La soluzione proposta all'interno del progetto è stata definita in accordo con le amministrazioni locali e in coerenza con i principi di sviluppo del territorio, essendo a servizio dello sviluppo complessivo dell'area produttiva qui prevista. In sede di progettazione esecutiva potrà essere apportate modifiche purché condivise con gli enti locali interessati.</p>	<p>Si prende atto che la soluzione proposta al punto 2 è quella individuata all'interno del protocollo d'intesa sottoscritto dagli enti locali interessati. Eventuali modifiche saranno ammissibili esclusivamente nel caso in cui non si vengano a interessare nuovi ambiti di interesse ambientale, e comunque previo nuovo protocollo d'intesa tra gli enti locali interessati.</p>
3.	Barausse Attilio	<p>Si rilevano alcuni elementi critici:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Esiste un pericolo di inquinamento della falda dal momento che l'asse corre per larga parte in galleria e trincea, con effetti critici considerando come l'acqua di falda sia utilizzata dalle attività agro-zootecniche;</li> <li>2. L'opera interferisce con 6 valvole di aggancio dell'impianto irriguo, si devono quindi prevedere interventi per garantire l'attuale funzionalità;</li> <li>3. Deve essere garantito</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La realizzazione delle tratte in trincea e galleria non ha relazione dirette con la falda, ricordando come tutte le acque di piattaforma saranno opportunamente trattate;</li> <li>2. L'osservazione non è pertinente poiché oggetto di valutazione non è il sedime della SPV ma i caselli e le opere complementari oggetto di variante;</li> <li>3. Vedi punto 1;</li> <li>4. Vedi punto 2.</li> </ol>	<p>Valutata ma non condivisa per i punti 1 e 3. Non pertinente il punto 2 e 4.</p>



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

		<p>l'attuale deflusso delle acque piovane;</p> <p>4. La realizzazione della SPV frammenta la proprietà, si chiede quindi di garantire l'accessibilità ai fondi.</p>		
4.	Seganfredo Pierina	<p>Si chiede sia realizzato, oltre all'accesso previsto, un'apposita area verde e di sosta utile alla continuazione e sviluppo dell'attività qui esistente.</p> <p>(allega planimetria)</p>	<p>L'osservazione è condivisibile, in fase di progettazione esecutiva e definizione degli espropri sarà valutata e verificata la soluzione proposta in riferimento a quanto previsto di valorizzazione delle produzioni locali.</p>	<p>Accoglibile da verificare in fase di progettazione esecutiva a condizione che non vengano prodotti peggioramenti significativi del quadro ambientale valutato all'interno del SIA.</p>
5.	Fontana Oscar	<p>Si chiede sia previsto l'esproprio anche per i reliquati non più produttivi che attualmente non rientrano delle aree di esproprio.</p>	<p>Si evidenzia come il tema degli espropri sarà affrontato puntualmente in sede di valutazione del quadro espropriativo.</p>	<p>Accoglibile da verificare in fase di progettazione esecutiva.</p>
6.	Fontana Oscar	Vedi oss. 5	Vedi oss. 5	Vedi oss. 5
7.	Carlesso Giovanni e altri	<p>In relazione al nucleo abitato situato in prossimità della rotonda di progetto tra la SP 20 e SP 129, i residenti chiedono:</p> <p>1- Sia garantito l'accesso in sicurezza alle abitazioni in relazione alle tre direttrici del nodo viabilistico;</p> <p>2- Sia prevista la messa in sicurezza del canale Manzolino, attualmente elemento di criticità idraulica.</p>	<p>1. L'accesso viene assicurato a sud dell'abitato, e comunque in sede di progetto esecutivo potrà essere meglio valutata la soluzione puntuale;</p> <p>2. in sede di progettazione esecutiva si verificherà la necessità di intervenire all'interno della tratta.</p>	<p>Accoglibile da verificare in fase di progettazione esecutiva.</p>
8.	Girolametto Francesco	<p>Si indicano alcuni elementi relativi ad accorgimenti progettuali, in particolare:</p> <p>1- Si considera migliore la soluzione di posizionare la pista ciclabile di progetto sul lato ovest della SP 129, limitando le interferenze con le proprietà e migliorando la sicurezza dell'attraversamento della rotonda di progetto;</p> <p>2- Si propone di studiare una soluzione che migliori l'accesso alle abitazioni situate ad ovest della rotonda tra la SP 20 e la SP 129;</p> <p>3- Si rileva come non siano</p>	<p>1. Non risulta accoglibile poiché la soluzione proposta appare tecnicamente migliore evitando inutili attraversamenti della viabilità esistente, sviluppandosi inoltre in continuità con la pista ciclabile esistente più a nord.</p> <p>2. Vedi oss 7 punto 1</p> <p>3. Il mantenimento della pista ciclabile sul lato est consente l'eventuale futura messa in sicurezza della rete idrica qualora sarà valutata la necessità in</p>	<p>1. Valutata non accoglibile in quanto il posizionamento della pista ciclabile sul lato est consente di effettuare eventuali opere migliorative dell'assetto idraulico del canale Manzolino posto sul lato ovest della provinciale. Tali opere andranno concordate in sede di progettazione esecutiva col competente Consorzio di Bonifica.</p> <p>2 e 3. Accoglibile da verificare in fase di progettazione esecutiva.</p>



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

		previste opere di messa in sicurezza idraulica.	sede di progettazione esecutiva di intervenire.	
9.	Nicola Dettino	Si formulano alcune osservazioni riferite in modo complessivo alla SPV relativo a interventi di: 1- mantenimento dell'accessibilità locale, e della funzionalità dei sottoservizi nonché della sicurezza viaria; 2- messa in sicurezza della falda; 3- sia cancellato il lotto 1; 4- accessibilità alla documentazione economico-finanziaria; rivalutare gli obiettivi e funzionalità dell'opera in relazione all'attuale scenario socio-economico.	L'osservazione non è pertinente trattando di temi connessi alla SPV e non alle opere oggetto di valutazione.	Valutata non pertinente
10.	Costruzioni Miotti S.p.a	Si rileva come la viabilità complementare proposta interferisca con un'area di pertinenza dell'attività produttiva che risulta necessaria per l'attività stessa e non collocabile all'interno di altri spazi disponibili. Si chiede pertanto lo spostamento della viabilità più a nord, esternamente alla proprietà, e conseguente allungamento della galleria qui prevista per rendere realizzabile tale soluzione.  (allega planimetria)	Non appare accoglibile la modifica del tracciato, tuttavia in sede di definizione delle procedure di esproprio sarà definita una modalità che garantisca la funzionalità dell'attività senza tuttavia modificare l'asse della SPV e delle opere complementari.	Valutata e non condivisa ma suscettibile di miglioramento nella progettazione esecutiva.
11.	Tiziano Rizzato	Vengono formulate alcune osservazioni riguardanti in modo complessivo la SPV. Per quanto riguarda nello specifico il Lotto 2B, si richiede: 1- sia rivista la soluzione del nodo del casello di Breganze prevedendo uno svincolo a "fagiolo" così come previsto nel progetto preliminare; 2- utilizzare via F.lli Laverda creando un sistema a rotatoria ampia potendo eliminare la viabilità complementare lungo l'Astico; 3- mantenere la viabilità	1. La soluzione individuata per il casello risponde a quanto concordato all'interno al protocollo d'intesa siglato dalle amministrazioni locali, e la viabilità afferente è funzionale a contenere l'opera in prossimità del tracciato della SPV; 2. Tecnicamente la soluzione proposta non appare fattibile in ragione delle caratteristiche altimetriche e della conformazione dei nodi viari;	Valutata e non condivisa nei punti 1, 2, 3, 6, 8, 9, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21  Accoglibile nei punti 4, 7, da verificare in fase di progettazione esecutiva.  Valutata non pertinente nei punti 5, 6, 10, 13, 14, 22



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

		<p>complementare in maggior aderenza all'asse della SPV;</p> <p>4- creazione di un parcheggio scambiatore e area camper a nord del casello di Breganze;</p> <p>5- non si prevedano ulteriori sviluppi insediativi;</p> <p>6- sia mantenuta la continuità ciclabile Mirabella-Breganze e l'accesso all'Astico;</p> <p>7- che la soluzione di raccordo della SP 119 a Mirabella sia traslata più ad ovest con un disegno più allungato per ridurre l'interferenza con l'abitato e con gli attraversamenti ciclopeditoni;</p> <p>8- realizzare una viabilità parallela alla SPV e quindi meno tortuosa razionalizzando la rotonda in prossimità del torrente Riale;</p> <p>9- adeguare la viabilità complementare ai flussi di traffico reali e programmati;</p> <p>10- venga realizzata una complanare di collegamento tra Bassano e Sarcedo a servizio della mobilità locale;</p> <p>11- spostamento della rotonda di via Olmo a sud della SPV;</p> <p>12- mantenere la livelletta al di sopra del piano campagna o limitare la profondità dei tratti in trincea a 3-4 m;</p> <p>13- realizzare zone verdi ai margini della SPV;</p> <p>14- siano considerati tutti gli interventi necessari a ridurre il rischio idrogeologico e idraulico;</p> <p>15- non venga tombinato il torrente Riale;</p> <p>16- si studi una soluzione per non interferire con la fascia delle risorgive;</p> <p>17- siano eseguite opere di "deframmentazione</p>	<p>3. il progetto si sviluppa in tale prospettiva, l'allontanamento delle opere complementari dall'asse sono necessarie per motivazioni tecniche e migliore connessione con la rete locale, secondo accordi definiti con le amministrazioni locali;</p> <p>4. in sede di progettazione esecutiva si verificherà la localizzazione e le caratteristiche dimensionali del parcheggio scambiatore, per quanto riguarda la sosta camper si rimanda ad apposito accordo con gli enti locali;</p> <p>5. Non pertinente;</p> <p>6. La continuità delle rete ciclabile viene assicurata;</p> <p>7. in sede di progettazione esecutiva sarà valutata la necessità di modificare il progetto secondo quanto richiesto;</p> <p>8. il tracciato è il risultato di un'ottimizzazione dell'asse; si ribadisce inoltre come tale soluzione sia compresa all'interno del protocollo d'intesa con le amministrazioni locali;</p> <p>9. Il progetto ha verificato la funzionalità trasportistica in riferimento alle previsioni di variazione di traffico;</p> <p>10. la funzione stessa delle complementari che costituiscono il progetto in valutazione è la medesima di quella richiesta in osservazione;</p> <p>11. La soluzione proposta limita il consumo di suolo assicurando la funzionalità del nodo;</p>	
--	--	---	--	--



## ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012

	<p>faunistica” in corrispondenza dei corsi d’acqua;</p> <p>18- realizzazione di sistemi alberati lungo le complementari al fine di mitigare l’impatto acustico potendo limitare l’impiego di barriere fonoassorbenti;</p> <p>19- individuare interventi vegetali che impieghino piantumazioni a bassa manutenzione e che possano essere sfruttate nella filiera legno-energia;</p> <p>20- limitare i tratti in galleria e trincea solo laddove sia necessario;</p> <p>21- sia integrato e verificato il SIA in relazione agli elementi storico-architettonici del contesto;</p> <p>22- sia posta particolare attenzione nella progettazione del ponte sull’Astico sotto il profilo ambientale.</p>	<p>12. La soluzione individuata per il casello risponde a quanto concordato all’interno al protocollo d’intesa siglato dalle amministrazioni locali; la scelta di abbassare la livelletta e prevedere un tracciato quanto più in trincea è funzionale a limitare gli impatti ambientali, in particolare acustici e paesaggistici;</p> <p>13. La trattazione delle opere di mitigazione e compensazione verde è affrontata all’interno del SIA, ricordando come la SPV sia stata oggetto di apposito studio di inserimento paesaggistico;</p> <p>14. Il progetto è accompagnato da studi e soluzioni specifici finalizzati ad assicurare la compatibilità idraulica e la funzionalità qualitativa del sistema idraulico e idrogeologico;</p> <p>15. si evidenzia che l’attraversamento del Riale non subirà modifiche sostanziali rispetto alla situazione attuale, prevedendo un adeguamento in funzione dell’allargamento della piattaforma;</p> <p>16. l’intervento oggetto di valutazione non modifica in modo sensibile quanto già previsto e valutato in sede di procedura di valutazione della SPV, 2006;</p> <p>17. La continuità ecologica è stata assicurata prevedendo varchi e opere a supporto della stessa;</p> <p>18. Le opere di mitigazione</p>	
--	--	---	--



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

			<p>acustica e la realizzazione di sistemi vegetali è stata definita in relazione alle possibilità tecniche: l'intero tracciato della SPV è accompagnato da progetto di inserimento paesaggistico che si integra con gli interventi di mitigazione acustica;</p> <p>19. Vedi punto 18</p> <p>20. Vedi punto 12;</p> <p>21. il progetto della SPV è accompagnato da idoneo studio paesaggistico che ha approfondito il tema degli elementi storico-testimoniali;</p> <p>22. Non pertinente, la tratta oggetto di studio non comprende l'attraversamento dell'Astico.</p>	
12.	Provincia di Vicenza	<p>Si osserva e richiede:</p> <p>1- che la viabilità complementare sia attuata con tipologia C1;</p> <p>2- verificare la lunghezza delle corsie d'accumulo e la capacità delle rotatorie così come descritto nel DM 05/11/2001;</p> <p>3- verificare e adeguare le geometrie delle rotatorie prevedendo due corsie in ingresso per le intersezioni sulla SP 111 e dove si hanno maggiori flussi;</p> <p>4- non si condivide la scelta progettuale di soluzione del casello di Breganze;</p> <p>5- lo studio del traffico non tiene conto delle modifiche della rete infrastrutturale, in particolare del A31 nord e della variante alla SS47 Valsugana e della modifica del traffico che coinvolgerà l'asse dell'attuale SP 111;</p> <p>6- sia previsto un accordo dove il concessionario o la Regione si impegnino a</p>	<p>1- Le tipologie sono state definite in ragione della funzionalità della viabilità, che non deve sostituirsi alla viabilità di scala territoriale ma con funzione di raccordo locale, e quindi non necessariamente di tipo C1;</p> <p>2- Gli andamenti planimetrici e geometrici saranno meglio dettagliati in sede di progettazione esecutiva;</p> <p>3- Vedi punto 2;</p> <p>4- La soluzione adottata è finalizzata al contenimento del consumo del suolo ed è sviluppata in accordo con la Provincia stessa;</p> <p>5- Lo studio del traffico contenuto nel SIA è adeguato con la rete infrastrutturale esistente e di progetto;</p> <p>6- Non pertinente;</p> <p>7- Non pertinente;</p> <p>8- Le soluzioni previste</p>	<p>Valutata e non condivisa nei punti 1, 4, 5, 10,</p> <p>Accoglibile nei punti 2, 3, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16 da verificare in fase di progettazione esecutiva. Eventuali modifiche saranno ammissibili esclusivamente nel caso in cui non si vengano a interessare nuovi ambiti di interesse ambientale, e comunque previo nuovo protocollo d'intesa tra gli enti locali interessati.</p> <p>Valutata non pertinente nei punti 6, 7,</p> <p>Valutata ed oggetto di specifiche prescrizioni e raccomandazioni per il punto 15</p>



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

		<p>realizzare a proprie spese futuri interventi di adeguamento della viabilità locale;</p> <p>7- nel tratto tra Astico e SP 119 sia vincolata un'area per eventuali future realizzazioni da concordare con gli enti locali;</p> <p>8- si chiede di eliminare gli accessi diretti sulla SP 111 da via Olmo con un prolungamento della strada stessa;</p> <p>9- sia prevista una soluzione a raso inibendo le manovre d'accumulo lungo la SP 111 per la svolta a sinistra;</p> <p>10- si ritiene preferibile un abbassamento del torrente Laverda;</p> <p>11- le corsie d'immissione al km 34+950, 36+200 e 37+400 deve essere stralciata in quanto non ammissibile dal punto di vista tecnico-geometrico;</p> <p>12- l'ipotesi di cantierizzazione tra i km 37+100 e 38+300 implicano uno spostamento del traffico sulla viabilità locale non sufficientemente documentata che garantisca la funzionalità delle rete viaria in particolare sulla SP 248;</p> <p>13- siano previste piazzole di sosta in recepimento di quanto prescritto all'interno del DM 05.11.2001 e in funzione degli interventi di ispezione e manutenzione;</p> <p>14- siano dimensionati in modo adeguato i manufatti per i sottopassaggi ciclo-pedonali di larghezza pari a 4 m., e previste adeguate opere di sicurezza;</p> <p>15- assicurare le realizzazione di barriere fonoassorbenti</p>	<p>sono contenute nel protocollo d'intesa firmato dalla provincia stessa, ricordando come eventuali modifiche puntuali potranno essere concordate in sede di progettazione esecutiva;</p> <p>9- Vedi punto 8</p> <p>10- l'intervento comporta un maggior aggravio delle lavorazioni con ampliamento del campo d'azione rispetto l'intervento in oggetto di valutazione, trattandosi di un opera che influenza in modo significativo diverse componenti e aspetti ambientali;</p> <p>11- le immissioni localizzate in corrispondenza delle progressive indicate riguardano la nuova viabilità complementare, di categoria diversa rispetto la SP 111, che richiedono quindi soluzioni geometriche meno limitanti, evidenziando comunque quanto esposto nel punto 8;</p> <p>12- si rimanda a specifica valutazione e definizione della gestione in sede di specifico strumento di fase di cantierizzazione</p> <p>13- in fase di progettazione esecutiva sarà approfondito il tema in ragione delle necessità puntuali;</p> <p>14- In fase di progettazione esecutiva il dimensionamento terrà conto delle direttive di settore regionali e nazionali;</p> <p>15- La collocazione delle barriere fonoassorbenti tiene conto della presenza di recettori sensibili e delle</p>	
--	--	---	---	--





**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

		<p>in punti adeguati e la rimozione delle barriere attuali non comporti danneggiamento alle stesse.</p> <p>16- Si richiede di individuare spazi di sosta prossimi alle aree dei caselli.</p>	<p>possibilità tecniche d'intervento; per quanto riguarda la rimozione sarà oggetto di eventuale accordo con le parti;</p> <p>16- In sede di progettazione esecutiva e definizione degli espropri sarà definita e valutata la collocazione ed entità di tali elementi.</p>	
13.	Comune di Breganze	<p>Si trasmette DCC 37 del 02.10.2012, dove si richiede:</p> <p>1- il mantenimento di una viabilità a nord dell'edificio della Laverda in corrispondenza dell'attuale sedime della SP 111;</p> <p>2- lo spostamento più a sud della rotatoria di progetto sulla bretella a margine della zona produttiva con collegamento diretto verso via Chizzalunga;</p> <p>3- sia opportunamente dimensionata la rotatoria in località Mirabella tenendo conto anche delle interferenze con gli edifici più prossimi;</p> <p>4- rettificare la complementare nel tratto a sud del caseificio anche per meglio raccordare l'accesso con l'attività;</p> <p>5- siano studiate in modo attento le collocazioni delle barriere acustiche, possibilmente con tipologie verdi, e sia garantito l'accesso ai fondi agricoli e la sicurezza idraulica del territorio;</p> <p>6- sia prevista la realizzazione di uno spazio adibito alla vendita e valorizzazione dei prodotti locali;</p> <p>7- integrazione dello studio del traffico anche all'interno della viabilità locale di Breganze.</p>	<p>1- La soluzione prospettata è oggetto del protocollo d'intesa stipulato dallo stesso Comune, ed è funzionale a contenere il consumo di suolo e al contempo essere funzionale allo sviluppo del territorio;</p> <p>2- Tale aspetto sarà valutato in fase di progettazione esecutiva;</p> <p>3- La soluzione rientra all'interno del protocollo d'intesa stipulato dal Comune stesso, dove comunque si prevede che modifiche puntuali potranno essere recepite nel progetto esecutivo</p> <p>4- La richiesta risulta accoglibile, fatta salva la verifica in fase di definizione degli espropri;</p> <p>5- La collocazione delle barriere fonoassorbenti tiene conto della presenza di recettori sensibili e delle possibilità tecniche d'intervento;</p> <p>6- La richiesta risulta accoglibile, in osservanza degli accordi finalizzati alla valorizzazione dei prodotti locali, la localizzazione specifica terrà conto dalla definizione degli espropri;</p> <p>7- Lo studio del traffico è stato sviluppato in</p>	<p>Valutata e non condivisa nei punti 1,7,</p> <p>Accoglibile nei punti 2, 3, 4, 6 da verificare in fase di progettazione esecutiva. Eventuali modifiche saranno ammissibili esclusivamente nel caso in cui non si vengano a interessare nuovi ambiti di interesse ambientale, e comunque previo nuovo protocollo d'intesa tra gli enti locali interessati</p> <p>Valutata ed oggetto di specifiche prescrizioni e/o raccomandazioni per il punto 5</p>



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

			relazione alla rete infrastrutturale principale che interessa il territorio comunale di Breganze.	
14.	Lanfranco Tarabini	Vedi oss. 9	Vedi oss. 9	Valutata non pertinente
15.	Claudio Garavello	Vedi oss. 9	Vedi oss. 9	Valutata non pertinente
16.	Simone Battistello e altri	In considerazione di quanto contenuto all'interno della delibera CIPE 96 del 29.03.2006, si chiede: 1- che la SPV si sviluppi in sovrapposizione del sedime della SP 111 limitando l'utilizzo di nuovo spazio, da realizzarsi come opera aperta senza caselli; 2- che il collegamento di raccordo con il casello di Breganze Ovest sia connesso con la SP 119 tra il tracciato esistente della SP 111 e gli edifici delle attività produttive della Laverda e Diesel; 3- in subordine al punto 2 che si sfrutti via F.lli Laverda per creare un sistema di rotatoria ampia; 4- in alternativa a quanto proposto al punto 1 sia realizzata una viabilità complementare che si colleghi con la rotatoria in prossimità del torrente Riale con un tracciato più aderente alla SP 111.	1- L'osservazione non è pertinente riguardando la tipologia e l'asse della SPV, dal momento che oggetto della valutazione sono i caselli e le opere complementari; 2- L'intervento discende da accordi con le amministrazioni locali, ed è finalizzato a servire lo sviluppo del territorio, coinvolgendo tutta l'area e la viabilità posta a sud della SP 111; 3- Vedi punto 2; 4- La soluzione proposta si sviluppa in aderenza con la SPV prevedendo elementi che non sono contigui all'asse per motivi tecnici e funzionali, secondo quanto concordato con gli enti locali in sede di protocollo d'intesa.	Valutata e non condivisa nei punti 2, 3, 4  Valutata non pertinente nei punti 1
17.	Alessandra Sasso	Si chiede sia espresso parere negativo al SIA e venga ridefinita la proposta progettuale nel rispetto delle prescrizioni del CIPE del 29.03.2006, in particolare in relazione al solo ampliamento della SP 111, all'eliminazione degli attraversamenti a raso, adeguamento delle linee dei sottoservizi, utilizzo di nuove tecnologie per il pagamento elettronico del pedaggio e inserimento di fasce verdi lungo l'asse.	La soluzione proposta risponde a quanto concordato nel protocollo d'intesa, evidenziando come i caselli di progetto siano compatibili con le soluzioni tecnologiche richieste dall'osservazione.	Valutata ma non condivisa
18.	Donato Irlandese	Vedi oss. 17	Vedi oss. 17	Valutata ma non condivisa



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

19.	Tiziano Rizzato	Vedi oss. 11	Vedi oss. 11	Vedi oss. 11
20.	Confindustria Vicenza	Si evidenzia come Confindustria appoggi quanto richiesto all'interno delle oss. 2 e 10.	Vedi oss. 2 e 10	Vedi oss. 2 e 10
21.	Giaretta Daniele	Vedi oss. 17	Vedi oss. 17	Valutata ma non condivisa
22.	Elisabetta Fortuna	Vedi oss. 17	Vedi oss. 17	Valutata ma non condivisa
23.	Nemo Pierfrancesco	Vedi oss. 17	Vedi oss. 17	Valutata ma non condivisa
24.	Nichele Corrado e Margherita	Si chiede di rivedere il progetto della rotonda in località Mirabella, per motivi di sicurezza e accessibilità alle attività e residenze.	In sede di redazione del progetto esecutivo verrà maggiormente dettagliata la soluzione del nodo.	Accoglibile da verificare in fase di progettazione esecutiva.
25.	Lorena Maistrello	Vedi oss. 17	Vedi oss. 17	Valutata ma non condivisa
26.	Luisa Giudicotti	Vedi oss. 17	Vedi oss. 17	Valutata ma non condivisa
27.	Enzo Tessaro	Vedi oss. 17	Vedi oss. 17	Valutata ma non condivisa
28.	Silvana Battistello	Vedi oss. 17	Vedi oss. 17	Valutata ma non condivisa
29.	Maria Poletto	Relativamente all'area di servizio di Mason Vicentino, si chiede di riconsiderarne il posizionamento in altra sede considerando come non sia adeguata la sua collocazione	La collocazione così definita è utile alla realizzazione in un unico ambito sia dell'area di servizio che del centro operativo, limitando le interferenze con ambiti sensibili. Nello specifico, in fase di definizione della fase espropriativa, sarà valutata la possibilità ricollocazione del centro operativo.	Accoglibile da verificare in fase di progettazione esecutiva.
30.	Gruppo Consiliare "Scelte condivise"	Si chiede di rivedere il progetto delle complementari similmente a quanto già chiesto dal comune di Breganze (oss. 13), proponendo inoltre la realizzazione di un unico nodo a nord dell'asse al km.33+100 in sostituzione dei due nodi proposti	Si rimanda a quanto controdedotto all'oss. 13, per quanto riguarda la soluzione al km 33+100 si evidenzia come tale proposta interferisca con l'abitato qui localizzato limitando la connettività con l'area sud della SPV	Vedi oss. 13
31.	Luigi Tecchio	Vedi oss. 17	Vedi oss. 17	Valutata ma non condivisa
32.	Diesel S.p.a.	Si chiede lo spostamento più a nord-est della rotonda sulla SP 119 e via F.lli Laverda al fine di realizzare una pista ciclabile lungo via Laverda e limitando l'impatto acustico sull'asilo situato nell'area nord della proprietà	Lo spostamento della rotonda potrà essere valutato in sede di progettazione esecutiva, in modo da contenere l'impatto acustico. Per quanto riguarda le modifiche su via Laverda e relativa pista ciclabile, trattasi di interventi non oggetto di valutazione della presente procedura	Accoglibile per quanto riguarda il recettore specifico dell'asilo, la richiesta risulta soddisfatta dalla prescrizione individuata all'interno del presente parere, in riferimento al monitoraggio post operam. Valutata ma non condivisa la restante parte
33.	Comitato "L'autostrada che vogliamo"	Si richiedono interventi complessivi in relazione a tutta la SPV, quali:	Per quanto riguarda le richieste attinenti la SPV (punti 1-6) si evidenzia come	Riguardo i punti da 1 a 6 trattasi di considerazioni generali relative alla SPV, già



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

		<p>1- mitigazioni ambientali e acustiche;</p> <p>2- salvaguardia dei convisuali e viste verso l'area collinare prevedendo opere di mitigazione verde;</p> <p>3- verifica in sede di progettazione esecutiva dei flussi di traffico;</p> <p>4- messa in sicurezza delle nuove rotonde e delle piste ciclopedonali;</p> <p>5- assicurare il deflusso e la continuità dei corsi d'acqua minori e gestione delle acque di piattaforma;</p> <p>6- assicurare la continuità della viabilità secondaria</p> <p>Oltre che modifiche e integrazioni al progetto di scala puntuale:</p> <p>7- messa in sicurezza della rotonda situata tra Breganze e Farra Vicentino;</p> <p>8- realizzare un percorso continuo ciclopedonale lungo l'Astico;</p> <p>9- realizzare la viabilità complementare a ridosso del lato sud della SPV;</p> <p>10- sia realizzata in galleria la tratta dal km 29+900 a 30+600 con realizzazione delle intersezioni della viabilità locale e complementare sopra il sedime della SPV;</p> <p>11- traslare a nord la bretella di raccordo situata lungo via Seriola in corrispondenza della zona destinata a attività produttiva e modifica della viabilità connessa (cartografia allegata);</p> <p>12- eliminazione del tratto di bretella a sud del caseificio;</p> <p>13- siano assicurati gli accessi in sicurezza degli edifici prossimi ai nodi viari limitando il frazionamento delle proprietà e la continuità</p>	<p>tali aspetti siano già stati oggetto di apposita valutazione e non rientrano all'interno della presente procedura di valutazione.</p> <p>7. L'intervento è funzionale alla messa in sicurezza del nodo, in sede di progettazione esecutiva sarà approfondito il tema;</p> <p>8. accoglibile, in fase di progetto esecutivo sarà approfondito tale aspetto;</p> <p>9. il tracciato risponde ad esigenze tecnico-funzionali condivise dalle amministrazioni locali mediante protocollo d'intesa;</p> <p>10. si tratta di una soluzione non attuabile sotto il profilo economico-finanziario, e comunque in contraddizione con quanto previsto dal protocollo d'intesa;</p> <p>11. vedi oss. 2;</p> <p>12. il tracciato risponde ad esigenze tecnico-funzionali condivise dalle amministrazioni locali mediante protocollo d'intesa;</p> <p>13. la viabilità complementare e le controstrade previste</p>	<p>oggetto di valutazione per cui non pertinenti.</p> <p>Per quanto riguarda gli altri punti attinenti ai temi trattati nello specifico si richiama il protocollo d'intesa sottoscritto dagli enti locali per la definizione delle opere complementari.</p>
--	--	--	---	---



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

		<p>della viabilità locale;</p> <p>14- mettere in sicurezza i collegamenti ciclopedonali e garantirne la continuità verso l'abitato di Breganze;</p> <p>15- realizzazione di un ponte sul Chiavon sul lato sud della SPV per dare continuità alla viabilità complementare, o in alternativa prevedere una viabilità d'accesso ai fondi a sud;</p> <p>16- sostituire le due rotatorie con un'unica soluzione in corrispondenza della tratta tra km 32+800 – 33+300;</p> <p>17- messa in sicurezza e abbassamento del torrente Laverda</p>	<p>assicurano accesso alle abitazione e ai fondi;</p> <p>14. la viabilità e gli attraversamenti sono studiati al fine di assicurare piena sicurezza, in sede di progettazione esecutiva si verificheranno le soluzioni proposte;</p> <p>15. non attuabile dal punto di vista tecnico, evidenziando come tale soluzione implicherebbe di fatto la realizzazione di una nuova complementare;</p> <p>16. vedi oss. 30;</p> <p>17. l'intervento non è sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, necessitando di interventi di particolare rilevanza e estensione territoriale;</p>	
34.	Pia Bozzetto	Sia ripristinato il muro di sostegno in prossimità dell'edificio situato a nord della SPV al km 30 e sia dato accesso a tale abitazione tramite la viabilità parallela alla SPV.	La richiesta risulta difficilmente localizzabile poiché non è specificato l'ambito di modifica. Comunque in sede di progettazione esecutiva saranno verificati gli interventi relativi ai muri di sostegno e la viabilità d'accesso.	Accoglibile da verificare in fase di progettazione esecutiva.
35.	Giovanni Scramoncin	Vedi oss. 9	Vedi oss. 9	Vedi oss. 9
36.	Ugo Sassi	Vedi oss. 33 punto 15	Vedi oss. 33 punto 15	Vedi oss. 33 punto 15
37.	Roberto Frau	Si chiede modifica della viabilità prossima al caseificio come da planimetria.	Vedi oss. 13 punto 4	Vedi oss. 13 punto 4
38.	Sonia Cattaneo	Si chiede di non realizzare la bretella di collegamento verso Molvena o venga traslata più ad est limitando le interferenze con Villa Cà di Ferro.	La bretella, che rientra all'interno dell'accordo siglato con le amministrazioni locali, non interferisce con gli edifici storico-testimoniali né con loro pertinenze, situandosi a distanza rilevante, tuttavia in sede di progettazione di maggior dettaglio potrà essere approfondita la necessità di individuare interventi di mitigazione.	Accoglibile da verificare in fase di progettazione esecutiva.



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

**2 – Pareri Enti**

	<b>Ente</b>	<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni Proponente</b>	<b>Considerazioni Commissione V.I.A.</b>
1.	Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta Bacchiglione	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Interferenza dello svincolo di Breganze con la cassa di espansione Breganze-Sandriago</li> <li>2. Interferenze del tracciato stradale in sinistra Astico con la “zona d’attenzione” definita dal PAI.</li> <li>3. Nuova inalveazione torrente Chiavone da valutare nel rispetto del D.Lgs. 49/10 e con particolare attenzione al trasporto solido ed al pericolo di erosione.</li> <li>4. Possibilità di allagamento dei tratti in trincea o galleria artificiale: dispositivi di interruzione del traffico.</li> <li>5. Distanza minima tra l’intradosso dei ponti e la massima quota idrometrica non inferiore a 1,50 metri.</li> </ol>		<p>Osservazione 1 non pertinente.</p> <p>Le osservazioni 2, 3, 4, 5 sono accoglibili in parte ed oggetto di specifiche prescrizioni.</p>
2.	Unità di Progetto Genio Civile di Vicenza	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nuova inalveazione torrente Chiavone secondo prescrizione dell’A.d.B.</li> <li>2. Vivificazione del vecchio alveo con botte a sifone ma senza oneri a carico dell’Ente Concedente.</li> </ol>		<p>Le osservazioni sono accoglibili ed oggetto di specifica prescrizione.</p>

**5. VALUTAZIONI COMPLESSIVE SUL PROGETTO E SUL SIA**

Per quanto riguarda il Quadro Programmatico lo Studio Impatto Ambientale esamina in modo esaustivo gli strumenti di pianificazione e di programmazione a livello nazionale, regionale, provinciale e comunale, vigenti ed afferenti all’area d’intervento.

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

In particolare le caratteristiche geometriche e funzionali adottate per la progettazione definitiva dell’infrastruttura stradale, risultano essere in linea con le direttive impartite dal D.M. 5.11.2001 e dal D.M. 22.04.2004 e con le linee guida Anas per la progettazione e realizzazione della sicurezza nelle gallerie stradali in osservanza al DLGS 264/06, che a sua volta recepisce la Direttiva Europea 2004/54/CE.

Gli elaborati progettuali che compongono il Progetto Definitivo risultano essere, infine, sviluppati secondi le disposizioni contenute nel Nuovo Regolamento dei LL.PP. approvato con D.P.R. n° 207 del 5 ottobre 2010.

Il Quadro Ambientale ha preso in considerazione tutte le dovute componenti ambientali ed è stato sviluppato secondo quanto previsto dalle norme specifiche in materia.

In particolare è emerso che le principali problematiche evidenziate sono dovute agli impatti afferenti alle componenti del rumore generati dall’infrastruttura sui ricettori esistenti e prossimi al tracciato.

Dai risultati della modellazione si è rilevato che per alcuni ricettori potrebbe non essere rispettato il limite normativo. In tale caso sarà necessario procedere ad un monitoraggio post-operam, entro sei mesi dall’entrata in esercizio del lotto interessato, eseguendo apposite rilevazioni. In particolare dalla

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

pag. 39/42

modellizzazione la Commissione ha riscontrato alcune interferenze significative in fase di esercizio e precisamente per i ricettori P037N97, S029S118, P036S127 e S036N 110/411/434/534 per i quali la Commissione intende approfondire e rafforzare le soluzioni proposte. Tali soluzioni saranno oggetto di specifiche prescrizioni e raccomandazioni.

E' stato, inoltre evidenziato dalla Proprietà Diesel, la presenza di un asilo aziendale in corrispondenza della rotatoria di Via F.lli Laverda a Breganze per il quale sarà necessario valutare nella fase post-operam il livello acustico al fine di valuta la necessità di una appropriata mitigazione.

Nel lotto 3F, inoltre, il casello di Riese Pio X è stato considerato dal Proponente per la fase di esercizio.

come ampliamento della strada provinciale esistente, non considerando quindi il progetto della SPV già approvato.

Il Proponente individua quindi le fasce di pertinenza A e B con limiti in dBA di 70-60 (diurno e notturno, fascia A) e 65-55 (diurno e notturno, fascia B). La valutazione del rumore ai ricettori è stata fatta tenendo conto di tutte e tre le sorgenti (SPV, casello, strada esistente). Su alcuni ricettori è stato quindi previsto un intervento diretto di mitigazione nei casi di superamento, nel periodo notturno, del livello di 60 dBA e nel periodo diurno di 70 dBA.

La Commissione, considerando invece la SPV e il casello come opere di nuova realizzazione e la concorsualità della strada provinciale esistente, individua una fascia unica di 250 m nella quale sono validi i limiti relativi alle autostrade di nuova realizzazione (NR), ovvero 65 dBA di giorno e di 55 dBA di notte.

Ne consegue, pertanto, che ulteriori sette edifici adibiti ad abitazioni dovranno essere mitigati, essendo il rumore in facciata superiore a 57 dBA nel periodo notturno (valore che tenuto conto dell'abbattimento di facciata dell'edificio pari a 17 db comporta il non superamento dei 40 dBA nel periodo notturno).

Elenco n. N. 7 EDIFICI RESIDENZIALI (n° 11 ricettori) identificati come: P055N130 (2° PIANO), P055N16 (1° E 2°PIANO), P055N17 (1° E 2° PIANO), P055N18 (2°PIANO), P055S25 (1° PIANO), P055S350 (1° PIANO), P055S402 (1°, 2° E 3° PIANO).

Si evidenzia che l'opera è stata concepita anche come opportunità per ricostruire ambiente e paesaggio in quegli ambiti depauperati da cave attive o dismesse e, quindi, per generare anche ricadute positive e durevoli sul territorio.

L'ambiente idrico, il suolo e sottosuolo sono ambienti per i quali si è espressa l'Autorità di Bacino competente, ed in particolare sono state espresse indicazioni per il mantenimento di un franco minimo tra l'intradosso delle opere d'arte ed il livello idrometrico della massima piena ed il mantenimento del livello di pericolosità e rischio idraulico attuale dei corsi d'acqua interferiti con i tempi di ritorno previsti dal D.Lgs. 49 del 2010.

Per quanto riguarda i materiali di scavo, la Giunta Regionale ha emesso un apposito provvedimento (DGR 1886 del 18 settembre 2012) mirato a normare la gestione e la movimentazione di materie all'interno del cantiere.

**6. VALUTAZIONI CONCLUSIVE**

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale V.I.A., presenti tutti i suoi componenti ad eccezione del Presidente ed il Dirigente Responsabile della Tutela Ambiente della Provincia di Vicenza, esprime all'unanimità

**parere favorevole**

al rilascio del giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto e sullo relativo studio per la Valutazione di Incidenza, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di seguito indicate.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012****PRESCRIZIONI**

1. 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.
2. Dovrà essere verificato con tempi di ritorno di 300 anni, che le opere di progetto relative alla nuova inalveazione del torrente Chiavone non vadano ad aggravare la condizione di pericolosità e rischio idraulico attuale.
3. Dovrà essere assicurato un idoneo franco tra la quota dell'intradosso dei manufatti e la massima quota idrometrica di progetto.
4. La distanza lato campagna delle pile dei viadotti e dei terrapieni, in corrispondenza dei rilevati arginali dei corsi d'acqua attraversati dall'infrastruttura, sia tale da consentire eventuali ributti arginali ed interventi di rizezionatura / manutenzione dei corsi d'acqua e dei corpi arginali.
5. Nel progetto esecutivo della nuova inalveazione del torrente Chiavone, dovranno essere studiate curvature e rivestimenti spondali idonei a minimizzare i fenomeni di rigurgito ed erosivi, rispettando però i dettami dell'ingegneria naturalistica per l'inserimento dell'opera nell'ambiente circostante.
6. Le opere d'arte, la nuova inalveazione ed i rizezionamenti dovranno essere realizzati nell'ottica della minimizzazione degli interventi manutentivi.
7. Dovranno essere installati in itinere portali multimediali, completi di apparati semaforici per ogni corsia di marcia, per l'interruzione del traffico veicolare in caso di allagamenti dei tratti in trincea o delle gallerie artificiali.
8. Rumore
  - a. *Lotto 2B*
    - I. Per il ricettore identificato con il n. P037N97 (Tav. 7, m + 550) nel QRAMB (quadro di riferimento ambientale) luglio 2012 è prevista una barriera antirumore alta 3 m. Il proponente riferisce, invece, che l'altezza della barriera utilizzata nella modellizzazione è di 4 m. La Commissione intende pertanto che la barriera da realizzare dovrà avere un'altezza non inferiore a 4 m.
    - II. Per il ricettore identificato con il n. S029S118 (Tav. 1, m + 200) nel QRAMB (quadro di riferimento ambientale) luglio 2012 non è prevista alcuna barriera. Il proponente riferisce che la modellizzazione è stata effettuata ipotizzando una barriera di altezza pari a 3 m. La Commissione intende pertanto che dovrà essere realizzata una barriera dell'altezza indicata pari a 3 m. e di lunghezza adeguata.
    - III. Per i ricettori S036N 110/411/434/534 (Tav. 8) del QRAMB (quadro di riferimento ambientale) luglio 2012, individuati nella fascia B, dalla elaborazione modellistica risulta che la realizzazione dell'opera potrebbe comportare un notevole incremento di traffico su due strade esistenti, con un aumento dei livelli di rumore notturno e diurno di circa 6 dB(A) e superamento dei limiti. Si raccomanda di prevedere un monitoraggio del rumore entro i primi 3 mesi di esercizio e di trasmettere una relazione ad ARPAV e ai Comuni interessati. Se i valori misurati risulteranno superiori ai limiti, si dovranno prevedere adeguati interventi di mitigazione prioritariamente mediante realizzazione di barriere antirumore sulla viabilità locale interessata.
  - b. *Lotto 3F*

Nel nuovo casello di Riese Pio X vengano mitigati i rumori intervenendo prioritariamente mediante barriere e, in subordine, mediante interventi diretti i sette edifici di civile abitazione individuati dalla Commissione per i quali potrebbero non essere rispettati i limiti..

Elenco n. N. 7 EDIFICI RESIDENZIALI (n° 11 ricettori) identificati come: P055N130 (2° PIANO), P055N16 (1° E 2°PIANO), P055N17 (1° E 2° PIANO), P055N18 (2°PIANO), P055S25 (1° PIANO), P055S350 (1° PIANO), P055S402 (1°, 2° E 3° PIANO).
  - c. *Lotti 2B e 3F*

I ricettori che nell'elaborazione modellistica prima delle mitigazioni superano i limiti ammessi e la scuola materna aziendale della Ditta Diesel a Breganze, dovranno essere oggetto, entro 6 mesi dall'entrata in servizio dell'infrastruttura, di verifica post-operam con misurazioni mirate ed eventuali interventi puntuali di mitigazione.





## ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012

pag. 41/42

9. Venga redatto per la fase di cantiere un Piano di Intervento Specifico, concordato con ARPAV, in caso di incidenti che coinvolgano mezzi con prodotti infiammabili/tossici od inquinanti, con particolare attenzione all'impatto sulla componente idrica e sul suolo. Tale Piano, comprensivo di procedure operative e istruzioni, dovrà essere trasmesso ai Comuni e Province interessate.
10. V.Inc.A
  - a. Vengano eseguite le misure di attenuazione di carattere generale previste per la fase di cantiere e di esercizio.
  - b. Venga dato seguito alla corretta applicazione generale del Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri.
  - c. Vengano trasmessi all'Autorità competente per la Valutazione d'Incidenza per le opportune valutazioni del caso, secondo modalità da definirsi con la medesima Autorità, specifici rapporti che diano evidenza, pure alla luce degli esiti del Piano di Monitoraggio Ambientale, del grado di efficacia delle misure di attenuazione specifiche e degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale, tra le misure di attenuazione di carattere generale, rispetto agli habitat ed alle specie di interesse comunitario ritenute vulnerabili ed in riferimento alla variazione del loro grado di conservazione.
  - d. Venga comunicato qualsiasi variazione al crono programma degli interventi che dovesse rendersi necessaria per l'insorgere di imprevisti, anche di natura operativa, all'Autorità competente per la Valutazione d'Incidenza per le opportune valutazioni del caso.
  - e. Venga comunicato tempestivamente alle Autorità competenti ogni difformità riscontrata nella corretta attuazione del Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri e delle misure di attenuazione di tipo generale e specifico ed ogni situazione che possa causare la possibilità di incidenze significative negative sugli elementi dei siti della rete Natura 2000 oggetto di valutazione nello studio per la Valutazione di incidenza esaminato.
11. Nel caso siano interessate formazioni vegetale legnose ascrivibili quali "Bosco" ai sensi dell'art. 14 della L.R. 52/78 (Legge forestale regionale), deve essere adottata una delle misure compensative previste dall'art. 15 della stessa Legge regionale, previo assenso del Servizio Regionale competente per territorio.

### RACCOMANDAZIONI

1. Nel caso in cui l'opera in progetto attraversi corsi d'acqua dove siano previste barriere fonoassorbenti, si raccomanda che queste siano del tipo trasparente in modo di consentire la visuale del paesaggio da entrambi i lati.
2. Deve essere garantita la prevenzione dell'inquinamento luminoso, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, preferendo l'uso della tecnologia a Led nei corpi illuminanti.
3. *Rumore Lotto 2B*: Per il ricettore identificato con il n. P036S127 (Tav. 6, m + 350) nel documento "Tabulato ricettori progetto definitivo" del QRAMB (quadro di riferimento ambientale) luglio 2012 la barriera antirumore proposta lungo la complanare risulta insufficiente a raggiungere l'obiettivo di 57 dBA notturno. I valori previsti nel periodo notturno (stato di progetto mitigato) al 2° e al 3° piano sono rispettivamente di 58,9 e 62,0 dBA. Il proponente ha previsto una barriera antirumore che risulta insufficiente e, pertanto, prevede anche interventi diretti sull'edificio. Si raccomanda di intervenire rendendo, per quanto possibile, più efficace la barriera.
4. Si raccomanda di verificare la dimensione ed il numero dei passaggi faunistici presenti nei lotti 2B e 3F, rendendoli idonei al numero ed alla taglia degli animali selvatici presenti nell'area.



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2522 del 11 dicembre 2012**

pag. 42/42

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

Il Presidente della  
Commissione V.I.A.  
*Ing. Silvano Vernizzi*

Il Dirigente  
Unità Complessa V.I.A.  
*Dott.ssa Gisella Penna*

Visto: Il Vicepresidente della  
Commissione V.I.A.  
*Dott. Alessandro Benassi*

Vanno vistati n. 2202 elaborati.