



**REGIONE DEL VENETO**

COMMISSIONE REGIONALE V.I.A.

(L.R. 26 marzo 1999 n°10)

**Parere n. 486 del 19/11/2014**

**Oggetto:** COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DETERMINATASI NEL SETTORE DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITA' NEL TERRITORIO DELLE PROVINCE DI TREVISO E VICENZA – Superstrada Pedemontana Veneta – Lotto 3 tratta C dal km 29+300 al km 38+700 Comuni di localizzazione: Montebelluna e Volpago del Montello (TV) - 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 02/07/2014, sui quotidiani “*La Repubblica*”, “*Il Gazzettino*”, “*La Tribuna di Treviso*”, 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, il Comune di Montebelluna (TV) ed il Comune di Volpago del Montello (TV).

Il Proponente ha, altresì, trasmesso all'Unità Complessa VIA della Regione Veneto copia del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale, acquisita con prot. n. 282132 del 02/07/2014, per l'attivazione delle procedure di valutazione d'impatto ambientale regionale.

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 11/07/2014 presso il teatro di Villa Pisani, in Via Aglaia Anassillide 5 – Frazione Biadene di Montebelluna (TV).

L'Unità Complessa V.I.A., con nota prot. n. 299687 del 14/07/2014, ha trasmesso alla Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) la dichiarazione del proponente di non necessità della valutazione d'incidenza ambientale, per il seguito di competenza.

La Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV), con nota prot. n. 366089 del 02/09/2014, ha riconosciuto la sussistenza della fattispecie di esclusione dalla procedura di valutazione di incidenza riportata al paragrafo 3, lettera B, punto VI, dell'Allegato A alla DGR 3173/06.

Nella seduta della Commissione Regionale VIA del 03/09/2014 è avvenuta la presentazione da parte del Proponente del progetto in questione.

In data 26/09/2014, 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 un incontro tecnico il 28/10/2014, finalizzato all'approfondimento conoscitivo dell'intervento con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

Il Proponente, con nota in data 28/10/2014, ha trasmesso documentazione integrativa volontaria, acquisita con prot. n. 455834 del 30/10/2014.

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:

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2724 del 29 dicembre 2014**

- nota trasmessa dal Comitato Volpago Ambiente in data 04/08/2014, acquisita con prot. n. 339577 del 08/08/2014;
- nota trasmessa dalla Provincia di Treviso – Ufficio Programmazione/Autorizzazioni Strade in data 25/08/2014, acquisita con prot. n. 358062 del 26/08/2014;
- nota trasmessa da Durante Giovanni, acquisita con prot. n. 365240 del 01/09/2014;
- nota trasmessa da Dametto Giuseppina in data 02/09/2014, acquisita con prot. n. 367937 del 03/09/2014;
- nota trasmessa da Dametto Angelo, Cervi Clara e Dametto Giuseppina, acquisita con prot. n. 367383 del 02/09/2014;
- nota trasmessa da Favretto Mirko in data 02/09/2014, acquisita con prot. n. 368436 del 03/09/2014;
- nota trasmessa da Pellizzari Giannino, Paola Tonellato e Marco Falavigna in data 01/09/2014, acquisita con prot. n. 446657 del 24/10/2014;

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.

Il tracciato della tratta si sviluppa tra la progr. Km 74+075 situata in Comune di Montebelluna sino alla progr. Km 75+625 situata in Comune di Volpago del Montello. L'asse principale risulta essere la naturale prosecuzione del Lotto 3 Tratta B che confina con il Lotto 3C con una sezione stradale in trincea profonda. Alla progressiva 74+343,81, per mezzo di un monolite a spinta di L=56,25 m, l'SPV sottopassa la linea ferroviaria Treviso-Calalzo, e successivamente, mantenendosi sempre al di sotto del piano campagna, sottopassa Via Feltrina per mezzo dell'omonimo cavalcavia alla progressiva 74+862,34 al quale si affianca il ponte canale Signoressa – scarichi Feltrina. Quindi, mantenendo sempre una sezione in trincea, sottopassa la rampa dello svincolo di Montebelluna Est-Volpago alla Pk 74+991,92. Successivamente, per mezzo di una livelletta ascendente con pendenza 0,9%, il tracciato risale restando comunque in trincea, sottopassa gli "Scarichi Canoada e Val Trevigiana" alla pk 75+245,00 e successivamente via Cal Trevigiana alla pk km 75+388,80; per poi raccordarsi con il lotto 3 tratta D alla progressiva km 75+625,00.

Le modifiche introdotte dal nuovo progetto definitivo e in particolare l'abbassamento della livelletta stradale dal km 75 a fine lotto, ha comportato la necessità di procedere con una variante altimetrica al successivo lotto 3 tratta D tra la progressiva km 75+625,00 e la km 75+950,00, al fine di consentire il raccordo delle due tratte.

**2. DESCRIZIONE DEL SIA**

Per la redazione dei SIA del lotto 3 tratta C 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

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2724 del 29 dicembre 2014**

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 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:

- 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

Con deliberazione n. 2015 del 4 novembre 2013, la Giunta Regionale del Veneto ha adottato il Piano Regionale delle Attività di Cava (PRAC), che regola le attività estrattive per i materiali sabbia e ghiaia, detrito e calcari per costruzioni, avviando contestualmente la fase di pubblicazione e di raccolta delle osservazioni.

Il PRAC, tenuto conto sia della legge vigente che del nuovo disegno di legge, ha provveduto a individuare alcuni obiettivi strategici da perseguire e in particolare:

- utilizzazione ottimale delle risorse in quanto non riproducibile;
- tutela dell'ambiente nelle sue componenti paesaggistiche, territoriali e naturalistiche;
- tutela del settore economico.

Come si evince dal Piano Regionale Attività di Cava, la Superstrada Pedemontana Veneta viene presa in considerazione come elemento da cui saranno recuperati materiali necessari a soddisfare il fabbisogno regionale, andando così a ridurre le quote attribuite alle cave.

Piano di assetto idrogeologico (PAI) Regione Veneto

Con D.C.R. n. 48 del 27/06/2007, il Consiglio Regionale del Veneto ha approvato il Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza.

I territori interessati dall'attraversamento del Lotto 3 Tratta C della Superstrada Pedemontana veneta, rientrano nel bacino idrografico del Sile. Analizzando le Tavole della "Pericolosità idraulica" e del "Rischio idraulico", emerge che l'area d'intervento non presenta elementi di rilievo, di conseguenza il progetto non interferisce con aree pericolose individuate dal PAI.

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

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

L'intervento in esame è coerente con le previsioni del PTCP di Treviso, soprattutto in riferimento alle strategie relative alla mobilità che in quest'area prevedono la realizzazione di una autostrada e un nodo infrastrutturale esistente.

**QUADRO COMUNALE**

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

- Montebelluna;
- Volpago del Montello.



Nello SIA è stato 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.

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.

Per valutare l'inserimento urbanistico dei due tracciati in esame si è provveduto ad inserirli nella strumentazione urbanistica vigente.

Il Comune di Montebelluna è dotato di Piano di Assetto del Territorio, approvato con Delibera giunta provinciale n. 248 del 11/06/2012.

Il Comune di Volpago del Montello è dotato di Variante Generale al Piano Regolatore Generale approvata con D.G.R. n. 2124 del 11 luglio 2003 e successive ulteriori varianti.

## **2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

### **2.2.1 Premesse**

All'interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) del lotto 3 tratta C, 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 esecutivo, analizzando le diverse stesure, in particolare la conformazione del tracciato esecutivo approvato nel 2013 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 3 tratta C mette a confronto il tracciato del progetto definitivo con quello esecutivo approvato nel 2013, 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 esecutivo 2013, 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 Maggiore 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 colloca il progetto relativo al lotto 3 tratta C, direttamente funzionale al completamento dell'infrastruttura.

**2.2.4 Descrizione degli interventi di progetto**

Il tracciato della tratta si sviluppa tra la progr. Km 74+075 situata in Comune di Montebelluna sino alla progr. Km 75+625 situata in Comune di Volpago del Montello. L'asse principale risulta essere la naturale prosecuzione del Lotto 3 Tratta B che confina con il Lotto 3C con una sezione stradale in trincea profonda. Alla progressiva 74+343,81, per mezzo di un monolite a spinta di L=56,25 m, l'SPV sottopassa la linea ferroviaria Treviso-Calalzo, e successivamente, mantenendosi sempre al di sotto del piano campagna, sottopassa Via Feltrina per mezzo dell'omonimo cavalcavia alla progressiva 74+862,34 al quale si affianca il ponte canale Signoressa – scarichi Feltrina. Quindi, mantenendo sempre una sezione in trincea, sottopassa la rampa dello svincolo di Montebelluna Est-Volpago alla Pk 74+991,92. Successivamente, per mezzo di una livelletta ascendente con pendenza 0,9%, il tracciato risale restando comunque in trincea, sottopassa gli "Scarichi Canoadà e Val Trevigiana" alla pk 75+245,00 e successivamente via Cal Trevigiana alla pk km 75+388,80; per poi raccordarsi con il lotto 3 tratta D alla progressiva km 75+625,00.

**2.2.5 Opere d'arte**

La tratta in esame comprende, la realizzazione dello svincolo di "Montebelluna Est - Volpago posto tra le progressive Km 74+800 e Km 75+200.

Lungo l'asse principale del lotto 3 tratta C è prevista la realizzazione delle seguenti opere d'arte minori:

- Monoliti a spinta		
Su RFI Treviso – Calalzo	Km 74+347,81	ml 56,25
- Cavalcavia:		
Cavalcavia via Feltrina	Km 74+862,34	
Cavalcavia Svincolo Montebelluna Est - Volpago		Km 74+991,92
Cavalcavia via Cal Trevigiana		Km 75+388,80
- Ponti canale:		
Canale Signoressa – Scarichi Feltrina		Km 74+873,04
Scarichi Caonada e Val Trevigiana		Km 75+245,00

Oltre ad opere minori di continuità idraulica o di inalveamento/ canali irrigui/sifoni

**2.2.6 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 (banchina in sx largh. 0,78, banchina in dx larg. m 3,00).

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.

Gli svincoli sono stati sviluppati in accordi con la normativa vigente; in rari casi è stato necessario abbassare in deroga la velocità di ingresso in Pedemontana da 40km/h a 30km/h, prolungando opportunamente le corsie di accelerazione, per evitare la demolizione di fabbricati o di debordare dai limiti espropriativi fissati dal progetto preliminare.

Per quanto riguarda le viabilità complementari, si è prevista una sezione tipo C con carreggiata unica bidirezionale di 10,50m di larghezza, e velocità di progetto variabili da 60km/h a 80km/h; velocità superiori sono state volutamente evitate perché porterebbero ad una velocità eccessiva in corrispondenza degli svincoli a rotatoria, previsti come tipologia standardizzata per l'intersezione di queste vie con la viabilità comunale e minore.

In corrispondenza delle curve planimetriche a raggio inferiore, sono stati previsti allargamenti opportuni a garantire su tutto il tracciato una distanza di visibilità sempre superiore alla distanza di arresto prevista dalla normativa.

**2.2.7 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 già 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 costituiti da una vasca di prima pioggia che incamera i primi 5 mm di precipitazione e permette lo sfioro delle acque eccedenti che si immettono nell'ambiente dopo un'opportuna laminazione. Anche in questo caso è prevista una vasca di circa 40 m<sup>3</sup> per la raccolta di eventuali sversamenti accidentali.

In questa tratta gli impianti dell'asse principale si trovano in curva con conseguente infittimento dei pozzi disperdenti, per cui a favore di sicurezza si è deciso di sollevare la portata con le stesse modalità utilizzate per il trattamento a protezione parziale in trincea senza però raddoppiare la capacità di captazione dei pozzetti.

Non potendo infiltrare la prima pioggia e necessario scaricarla in corpi idrici superficiali dopo un'opportuna laminazione. Questa avviene nei bacini o nei fossi sulla sommità della trincea opportunamente allargati e l'effetto laminante della precipitazione è garantito da bocche tarate sui 10 l/s/ha, così da avere una limitata alterazione del deflusso dei corpi idrici ricettori.

### Viabilità secondarie

Lo svincolo di Montebelluna Est - Volpago si realizza tra le pk 74+700-75+100.

Le piogge che insistono sulle rampe vengono raccolte con la stessa metodologia prevista per l'asse principale, quindi con la separazione in linea della prima e seconda pioggia.

La pioggia captata delle tubazioni delle rampe scarica nell'impianto IF.3C.002 S.

## **2.2.8 La dotazione impiantistica**

Il casello di Montebelluna Est - Volpago si trova a nord della SPV con orientamento nord sud in leggero rilevato, dove non c'è spazio sufficiente per creare un invaso per l'infiltrazione. Per questa ragione è necessario laminare e trattare la pioggia che insiste sull'area in una vasca gettata in opera sotto la viabilità e poi sollevare la precipitazione fino al piano campagna e scaricare nel canale Signoressa che scorre in affiancamento al casello. Il manufatto sarà del tutto simile a quelli previsti nelle zone in trincea a protezione totale, quindi tutta la precipitazione confluisce nel pozzetto sonde e da lì sfiora naturalmente verso la vasca di laminazione che ha lo scopo di laminare la precipitazione e pompare lentamente in superficie la pioggia accumulata dopo esser stata trattata con gli Stormfilter.

Le pompe per lo svuotamento sono tarate su una portata fissata a 10 l/s per ettaro di superficie scolante, in modo da garantire un limitata alterazione del deflusso dei corpi idrici ricettori.

Il volume delle vasche è stato stimato utilizzando i dati di precipitazione ricavati dalla stazione pluviometrica di Volpago ottenendo un volume di laminazione specifico di 779 mc/ha.



**2.2.9 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), con il corpo della superstrada.
  - d. Esecuzione dei lavori principali.
  - e. Opere di mitigazione ambientale
  - f. Spianto dei cantieri e ripristino delle aree.

**2.2.10 Materiali – fabbisogni e smaltimento**

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 3C</b>
scavo di sbancamento asse principale	820.965 mc
scavo gallerie naturali	0 mc
scavo di sbancamento svuotamento gallerie artificiali e monoliti	10.253 mc
scavi sottofondazioni pali e paratie	7.929 mc
prep. del piano di posa rilevati con materiali da scavi a1/a3	11.509 mc
scavo sezione obbligata in materie ecc. - profondità < 2 m	22.892 mc
<b>Tot. Scavi</b>	<b>873.548 mc</b>
<b>MATERIALI DA REIMPIEGARSI</b>	<b>LOTTO 3C</b>
sistemazione in rilevato asse principale	57.578 mc
materiali per riempimento senza compattazione	29.788 mc
fornitura e stesa di terreno vegetale	27.287 mc
calcestruzzi	37.498 mc
sovrastuttura stradale	28.267 mc
bitumi	26.157 mc
spritz	0 mc
Drenaggio muri, dune, filtri anticapillari,...	9.443 mc
<b>tot. Reimpiego</b>	<b>216.018 mc</b>

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



BILANCIO MOVIMENTI DI MATERIE	LOTTO 3C
totale materiali provenienti dagli scavi	873.548 mc
totale materiali reimpiegati	216.018 mc
eccedenza	657.530 mc
<b>materiale da depositare temporaneamente</b>	<b>657.530 mc</b>

Per i depositi temporanei sono stati individuati siti posizionati in fregio o prossimità dell'asse della SPV. Questo consente la minimizzazione dell'impatto del traffico di cantiere sulla viabilità locale. La dislocazione dei siti risulta dall'elaborato relativo.

La capacità complessiva dei siti risulta sufficiente per le esigenze derivanti dall'analisi del bilancio dei movimenti di materie.

Il materiale proveniente dalle demolizioni sarà smaltito o riutilizzato secondo quanto previsto dalla normativa vigente (Laterizi, bitumi, materiale ferroso, calcestruzzi,...)

### 2.2.11 Importo dell'intervento

Lotto 3 tratta C

€ 26'195'139,47

## 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.

Per quanto concerne la fase di esercizio sono stati analizzati sia il tracciato esecutivo approvato che il tracciato del progetto definitivo, di quest'ultimo 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.

Viene evidenziato un impatto particolarmente contenuto della Pedemontana Veneta e delle altre infrastrutture stradali, largamente inferiore per tutti i parametri, ai limiti normativi. La concentrazione inquinante più prossima al limite è il 99.8° percentile del biossido di azoto, il cui valore massimo simulato



resta comunque un ordine di grandezza inferiore al limite. La concentrazione massima di tutti gli inquinanti è raggiunta in prossimità dello svincolo di Montebelluna, in corrispondenza del tratto della pedemontana caratterizzato dal flusso veicolare più alto nel dominio (circa 38000 veicoli come flusso giornaliero) e dalle rampe di accesso e di uscita per la connessione con la viabilità ordinaria caratterizzate da un flusso di 10000 veicoli giornalieri. Le concentrazioni degli inquinanti nel progetto definitivo sono assolutamente paragonabili a quelle calcolate per il progetto esecutivo, praticamente identiche in quasi tutto il dominio. Un modesto aumento è stato calcolato in corrispondenza delle nuove rampe dello svincolo progettato, mentre una leggera riduzione delle concentrazioni si registra in corrispondenza dello svincolo come ipotizzato nel progetto esecutivo.

### **2.3.2 AMBIENTE IDRICO**

#### **2.3.2.1 Idrografia superficiale**

Il sistema idrografico che caratterizza l'ambito di studio ricade all'interno del Bacino del Sile: l'Autorità di Bacino competente è dunque l'Autorità di Bacino regionale del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza.

La gestione del sistema idraulico dell'area d'indagine è affidata al Consorzio di Bonifica Piave, risultato della fusione dei tre consorzi "Destra Piave", "Pedemontano Brentella di Pederobba" e Pedemontano Sinistra Piave".

Il sistema idrografico è costituito principalmente da corpi idrici appartenenti alla rete idrografica minore e corrono, generalmente, da nord-ovest a sud-est. Il Lotto 3 Tratta C intercetta il canale Signoressa, lo scarico Ru Feltrina, lo scarico Cal Trevigiana e lo scarico Sant'Eurosia.

Il progetto, inoltre, si articola attraverso la sistemazione e/o realizzazione di viabilità complementari all'asse principale della SPV e in particolare la sistemazione della viabilità Via Feltrina e la realizzazione della viabilità di collegamento tra Via Feltrina e la SP 100. In particolare la nuova viabilità di collegamento tra via Feltrina e la SP 100 intercetta lo scarico Spin e il canale Musano.

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.

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.

#### **2.3.2.2 Idrogeologia**

Il settore interessa l'alta pianura trevigiana, ed è caratterizzato da una ricca falda freatica, sostanzialmente monostrato alimentata dalle precipitazioni meteoriche dirette, dalle forti dispersioni in sottosuolo delle portate idriche dei torrenti e fiumi provenienti dalle Alpi e Prealpi (Brenta e Piave) nonché dalla circolazione sotterranea presente nelle unità rocciose carbonatiche sepolte al margine alpino della pianura.

La superficie piezometrica, inoltre, presenta una pendenza decisamente inferiore a quella topografica; questo fatto implica che la soggiacenza della falda, pur variando in funzione del regime idrologico delle fonti alimentanti e dei prelievi antropici, diminuisce rapidamente dal margine pedemontano e pedecollinare della pianura andando verso sud. La falda, spostandosi a sud, 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 della granulometria dei sedimenti che costituiscono il

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2724 del 29 dicembre 2014**

materasso alluvionale, determinando l'emergenza della falda freatica localizzata in strutture di risorgenza. 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.).

Nello specifico della tratta in oggetto, il livello medio della falda ha una quota pari a circa 35m s.l.m.; ciò comporta che in condizioni di massima ricarica si possano registrare soggiacenze dell'ordine di 45-55m. La falda freatica è captata da numerosissimi pozzi, sia pubblici sia privati, per utilizzo idropotabile, industriale ed agricolo. La produttività dei singoli pozzi, oltre che dalle loro caratteristiche costruttive e dalla lunghezza dei tratti filtranti, dipende anche dalle locali condizioni di trasmissività dell'acquifero che, in un quadro di generale schematica distribuzione omogenea dei sedimenti nel sottosuolo, è naturalmente influenzata dalla granulometria dei materiali e dal loro grado di selezione, importante soprattutto in quanto influenza la porosità efficace, responsabile diretta della permeabilità di un corpo acquifero.

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.

Si rilevano, per gli spazi limitrofi alla tratta in oggetto, situazioni "buone" sia per i punti di campionamento situati all'interno del territorio Montebelluna (stazioni 552, 570 e 730), Trevignano (stazioni 737, 738, 739) e Volpago (stazioni 732 e 733). Riguardo ad un punto di campionamento, all'interno del territorio comunale di Volpago (pozzo 735), si riscontrano concentrazioni significative di NO<sub>3</sub>, con uno stato chimico, quindi, "scadete". Tale situazione risulta imputabile, molto presumibilmente, alle attività antropiche connesse al settore agro-zootecnico, con valori critici costanti negli ultimi anni di campionamento (2009-2012).

### 2.3.3 SUOLO E SOTTOSUOLO

#### 2.3.3.1 Geologia

Il territorio attraversato dalla Superstrada Pedemontana Veneta può essere suddiviso, sia dal punto di vista geografico che geomorfologico e geologico, in due settori: il primo costituito dal tracciato compreso tra Montecchio Maggiore (VI) e la terminazione orientale della Galleria naturale Malo, in comune di Malo (VI); il secondo costituito invece dal tracciato compreso tra Malo e lo svincolo dall'A27, in comune di Spresiano (TV). L'intervento in oggetto riguarda questo secondo settore.

L'ambito è caratterizzato da un sistema geologico di alta pianura, che si estende dal margine dei rilievi fino alla linea delle risorgive. L'alta pianura è costituita dai conoidi coalescenti di deposito dei corsi d'acqua provenienti dalle Prealpi. Le quote del sistema sono comprese, prevalentemente, 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.

La granulometria e la composizione petrografica dei depositi alluvionali dipende fortemente dall'energia del corso d'acqua, da come questa evolve nel corso del tempo, e dalle caratteristiche geologiche del bacino di erosione: rocce dure, a parità di distanza di trasporto, forniscono prevalentemente clasti ghiaiosi, mentre rocce tenere danno origine a sabbie e limi. Questi materiali vengono poi sedimentati dal corso d'acqua in situazioni distinte: lungo l'alveo, dove l'energia della corrente è maggiore, i materiali più grossolani e in aree più riparate (anse e lanche) quelli più fini. Tuttavia, il generale divagare dei corsi d'acqua e il continuo susseguirsi di fasi, anche locali, di erosione e di sedimentazione, tipiche dell'ambiente alluvionale, rende difficile identificare unità stratigrafiche di dettaglio nell'ambito di questi depositi.

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. 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).

La tratta in oggetto interessa il settore della piana alluvionale formata dalla porzione orientale della conoide del paleoalveo del fiume Piave, che scorreva ad ovest del Montello, che attualmente corre ad est del Montello stesso.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2724 del 29 dicembre 2014**

Le unità geologiche principali sono state distinte le unità geologiche principali, costituite da uno o più litotipi. Una prima distinzione è stata effettuata tra le unità geologiche relative ai depositi superficiali e quelle costituenti il substrato roccioso. Il substrato roccioso, presente sotto le coperture quaternarie, non è intercettato dalle opere previste per la tratta in oggetto.

Gli strati dei depositi alluvionali quaternari sono composti da terreni a granulometria prevalentemente ghiaioso-sabbiosa, depositi dai processi sedimentari alluvionali, che occupano l'alveo attivo dei fiumi e dei torrenti, o che formano aree stabilizzate e terrazzate, in prossimità degli alvei attivi. Sono riferiti a questa classe i depositi alluvionali stabilizzati; essi sono confinati a sud ovest da depositi di conoide più antichi. La loro granulometria e l'organizzazione degli strati, generalmente mal definita, sono estremamente variabili proprio in funzione della elevata dinamica dei processi in questo particolare ambiente sedimentario

**2.3.3.2 Sismica**

Nella classificazione vigente, i comuni della Provincia di Treviso interessati dalla tratta in oggetto sono in classe 2 ed in classe 3 rispettivamente Comune di Montebelluna e Comune di Volpago del Montello.

**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.

La componente vegetazionale del territorio indagato, a causa del notevole frazionamento in termini di proprietà degli spazi agricoli e il progressivo sviluppo capillare del sistema urbano ha portato ad una riduzione delle strutture lineari arboree. Nonostante tali fattori di disturbo è comunque possibile registrare la loro presenza a contorno di alcuni appezzamenti lungo scoline e piccoli corsi d'acqua, si tratta perlopiù di strutture monofilari e monospecifiche. In particolare le unità vegetazionali interessate dall'intervento sono caratterizzate dalla presenza di: Filari e siepi campestri, aree adibite a verde urbano, superfici a prato, Pioppeti e altri impianti di arboricoltura da legno, Sistemi particellari complessi, Arbusteti, Boschi di latifoglie non definiti. Si segnala tuttavia che non si riscontrano specifiche criticità associate alla componente vegetazione, lo spazio occupato dal casello e dalle opere di connessione allo stesso non determina particolari situazioni di interferenza con la vegetazione in quanto sviluppate parallelamente con le già presenti strutture di connessione viaria locale.

Fauna

Il contesto agrario inserito tra Montebelluna e Trevignano presenta ancora, anche se in forma e quantità limitata, elementi della campagna tradizionale. Le siepi campestri, le fasce boscate si rinvengono soprattutto lungo la rete idraulica minore. Diverse sono le superfici a seminativo, a ciclo annuale, e prato stabile.

Nel complesso i luoghi studiati si trovano già interclusi tra sistemi infrastrutturali di collegamento tra comuni e dai rispettivi sistemi insediativi, in particolar modo lo sviluppo del sistema urbano di Montebelluna a nord e quello formato dalla connessione tra Trevignano e la frazione di Signoressa determinano fasce di difficile penetrabilità faunistica.

In riferimento al Lotto 3 C le criticità sono modeste in quanto l'area di analisi è caratterizzata da una matrice agricola fortemente caratterizzata da elementi di disturbo antropico quali zone industriali, residenze sparse e reticolo stradale, di conseguenza già al momento delle indagini si rileva che le vie preferenziali di spostamento per la fauna si appoggiano alla maglia del reticolo idrografico minore caratterizzato da scoline interpoderali.

Si segnala che, all'interno del lotto 3 C non sono previsti sistemi di attraversamento faunistico, appare comunque utile segnalare che in prossimità dello stesso si trova il passaggio faunistico n.70 in corrispondenza dell'attraversamento della Canale Caerano. In tale punto sarà creato un del ponte canale con lo scopo di favorire il passaggio della fauna a margine del canale.



### Ecosistemi

Gli aspetti di maggiore interesse della componente ecosistemica sono rappresentati senza dubbio dalle aree naturali e seminaturali. Le aree boscate, che si rinvengono soprattutto lungo i corsi d'acqua, incrementano sensibilmente il valore naturalistico degli stessi. A queste si aggiungono le siepi campestri che creano una trama utile alla connettività faunistica, ed infine le superfici a prato, importanti elementi di diversità ambientale nella matrice agricola che stanno andando incontro a una marcata rarefazione nelle aree di pianura.

Nel complesso l'ambito d'indagine non presenta criticità degne di nota, non v'è dubbio comunque che il sistema produttivo-residenziale con annessa strutturazione del reticolo stradale in queste aree abbia portato ad un impoverimento degli ecosistemi.

In sintesi, lo spazio occupato dal casello e dalle opere di connessione allo stesso non determina particolari situazioni di interferenza con gli ecosistemi in quanto sviluppate parallelamente con le già presenti strutture di connessione viaria locale.

### **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.

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.

Il clima acustico dello stato attuale è influenzato principalmente dal rumore prodotto dal traffico stradale e ferroviario delle infrastrutture presenti nell'area (SP100, SR348, linea ferroviaria Treviso-Montebelluna e via Cal Trevigiana) e dalla presenza di alcune aree artigianali.

Il territorio interessato dal progetto in esame appartiene generalmente alla classe III, con l'esclusione delle zone industriali e delle confinanti zone di transizione, e di via Cal Trevigiana per cui la classificazione acustica del Comune di Volpago del Montello prevede una fascia di 20m per lato in classe IV per tener conto degli elevati flussi di traffico pesante presenti.

Rispetto al tracciato approvato, la trincea è più profonda di circa 6 m alla pk 75+200. La differenza di quota tra le due soluzioni si riduce all'aumentare della pk: alla pk 75+500 il nuovo progetto è più profondo di circa 5 m, alla pk 75+700 di circa 2 m. La trincea risulta più lunga rispetto alla soluzione del tracciato esecutivo approvato di circa 300 m.

In linea generale, la soluzione con trincea più profonda, come da soluzione proposta, è acusticamente più vantaggiosa, poiché la trincea costituisce di per sé una schermatura del rumore, più efficace all'aumentare della profondità.

Per quanto riguarda le mitigazioni acustiche, sono state previste barriere antirumore, in particolare nel progetto esecutivo approvato si prevedono 1167 m lineari di barriere antirumore; mentre nel progetto proposto sono stati previsti 1206 m lineari di barriere antirumore.

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

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2724 del 29 dicembre 2014**

continuo dei principali parametri fisici legati alla propagazione delle vibrazioni meccaniche al fine di escludere qualsiasi effetto per le persone e per gli edifici.

Il controllo delle vibrazioni in fase di cantiere avverrà attraverso il monitoraggio della componente in corrispondenza della postazione PV16 secondo le modalità descritte nel PMA.

Dall'analisi dei flussi di traffico previsti e delle opere infrastrutturali del Progetto Definitivo non si ritiene vi siano significative interferenze in fase di esercizio.

Il controllo delle vibrazioni in fase di esercizio avverrà attraverso il monitoraggio della componente in corrispondenza della postazione PV16 secondo le modalità descritte nel PMA.

**2.3.6 PAESAGGIO E BENI CULTURALI**

Il territorio in esame presenta diversi elementi appartenente alla categoria dei beni storico testimoniali, i cui elementi di spicco sono rappresentati dalle Ville Venete, oltre alle quali sono presenti diversi edifici tutelati dalla pianificazione comunale, zone A e centri storici.

Il Progetto Definitivo del Lotto 3C 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.

Durante la fase di cantierizzazione, considerando le lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'opera, 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.

Analogamente a quanto evidenziato all'interno delle analisi per la fase di cantiere, anche in fase di esercizio si rileva un impatto poco significativo per quanto riguarda il patrimonio dei beni storico-testimoniali, in quanto gli elementi più sensibili sono distanti dal tracciato.

Gli edifici di interesse più prossimi all'asse sono quelli individuati dalla strumentazione urbanistica locale. 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.

**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).

Il tratto dell'asse principale che corre in trincea è affiancato sud da tratti di siepe arboreo arbustiva di seconda grandezza composta da esemplari di *Acer campestre*, *Viburnum opulus*, *Prunus avium*, *Cornus sanguinea*, *Rhamnus cathartica*, *Viburnum lantana*, *Morus alba*, *Frangula alnus*, *Prunus spinosa* ed *Ulmus minor*; da filari arborei di Prima grandezza composti da *Populus nigra* vr. Italica e da filari arborei di seconda grandezza con possibilità d'impianto di *Acer campestre*, *Morus alba* o *Populus nigra*. A nord le tipologie si ripetono con la sola esclusione dei filari di prima grandezza.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2724 del 29 dicembre 2014**

Il tratto in trincea prevede inoltre delle mitigazioni lungo le scarpate con delle fasce di arbusti misti in cui sono presenti esemplari di *Cornus sanguinea*, *Viburnum opulus*, *Rhamnus cathartica*, *Frangula alnus* e *Ligustrum vulgare*.

In corrispondenza delle rampe di accesso ed uscita dello che collegano l'asse principale con il casello, le aree intercluse generate dalle geometrie del tracciato sono rinverdite con prato stabile ed, in alcuni casi vengono integrati con macchie di arbusti misti.

Lungo le scarpate è prevista la semina di un tappeto erboso con un miscuglio adatto allo scopo al fine di creare una sistemazione che complessivamente arricchisca dal punto di vista estetico lo svincolo stesso (prato fiorito).

La rotatoria di collegamento al casello assume un disegno che tiene conto degli aspetti funzionali, estetici e del contesto paesaggistico all'interno del quale va a posizionarsi. Ad un disegno anulare al quale si intervallano spazi a prato stabile con altri a prato fiorito si inseriscono centralmente, contornati da *Genista hispanica* elementi arborei isolati, particolarmente indicato l'impianto di *Ulmis minor*.

Le restanti rotatorie sono rinverdite con prato stabile e prato fiorito con l'integrazione di aiuole composte da arbusti fioriti, in particolare si indica l'impianto di *Genista hispanica*.

**2.3.8 MONITORAGGIO AMBIENTALE**

Nella redazione del PMA del lotto 3 tratta C, 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.

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**

Il tracciato del Lotto 3 Tratta C della Superstrada Pedemontana Veneta ha subito una modifica rispetto a quello approvato nel 2013, tale modifica ha necessitato un nuovo Studio di Impatto Ambientale al fine di valutare gli effettivi risvolti impattanti rispetto alle diverse componenti ambientali coinvolte.

Il SIC "IT3240004 – Montello" è il sito della Rete Natura 2000 più prossimo all'intervento (dista circa 2,4 Km), e comprende tutto il rilievo collinare che si estende da Ovest a Est parallelamente al medio corso del fiume Piave, nel tratto da Crocetta del Montello a Nervesa della Battaglia, in provincia di Treviso.

Sulla base degli accertamenti svolti è emerso che il tracciato proposto per il Lotto 3 Tratta C della SPV non comporta alcuna interferenza agli elementi naturalistici del SIC IT3240004 – Montello, sia per la distanza cautelativa che si presenta tra il casello e l'area nucleo (circa 2400 m), sia per la presenza di molteplici





**ALLEGATO A alla Dgr n. 2724 del 29 dicembre 2014**

elementi antropici tra i due elementi, nonostante la nuova configurazione del casello comporta un avvicinamento di circa 200 metri rispetto alla soluzione prevista nel Progetto Esecutivo Approvato nel 2013.

A tale riguardo, si evidenzia che il Proponente ha trasmesso una DICHIARAZIONE di non necessità della procedura di Valutazione di Incidenza ai sensi della D.G.R. 3173 del 14 luglio 2014, inoltrata al competente UP Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV), che con nota del 2 settembre 2014 prot. N. 366089 riconosce la sussistenza della fattispecie di esclusione dalla procedura per la Valutazione di Incidenza riportata nel paragrafo 3, lettera B, punto VI, dell'allegato A alla D.G.R. 3173/06.

**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>Privati/Associazioni</b>	<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni Proponente</b>	<b>Considerazioni Commissione V.I.A.</b>
1.	Durante Giovanni (2 osservazioni sullo stesso tema)	Si chiede esproprio "cessione" di tutta la sua proprietà e di poter costruire in un terreno di sua proprietà in comune di Volpago del Montello. Integrazione alla prima osservazione: L'abitazione di proprietà ricade nella fascia di rispetto dell'elettrodotto e, in futuro anche in quella della SPV chiede pertanto la "cessione" dell'area e della proprietà ed ai sensi della LR11 del 23/04/04 la "Compensazione urbanistica", e quindi di poter costruire in un terreno di sua proprietà in comune di Volpago del Montello	Si evidenzia come il tema degli espropri sarà affrontato puntualmente in sede di valutazione del quadro espropriativo.	L'osservazione del Sig. Durante è stata accolta nelle Raccomandazioni
2.	Angelo Dametto - Clara Cervi e Giuseppina Dametto	1- ANOMALIA NELLA PROCEDURA: Dopo aver elaborato ed approvato il progetto esecutivo si ritorna indietro ad un livello progettuale precedente	Il 7/11/2011 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra il Commissario Delegato, la Regione del Veneto, la Provincia di Treviso, il Comune di Montebelluna, quello di Volpago del Montello ed il Comune di Trevignano per l'individuazione dello svincolo di Montebelluna Est e della viabilità ordinaria connessa, nonché di una nuova configurazione altimetrica tra le progr. Km. 76+250 e	Si prende atto dell'osservazione e della risposta del Proponente.



		<p>2- MODIFICA SVINOLO MONTEBELLUNA EST-VOLPAGO: Il progetto originario prevede una minore estensione della viabilità complementare ed occupa meno territorio. La nuova soluzione è considerata maggiormente pregiudizievole ed impattante per il territorio e la popolazione.</p>	<p>77+800 Km.  In data 23/07/2013 è stato ratificato un ulteriore Protocollo d'Intesa tra Commissario Delegato e Comune di Montebelluna per Opere Complementari e Integrative.  Il Concessionario in data 4/10/2013 ha presentato il progetto esecutivo del lotto 3C.  Il Comitato Tecnico Scientifico con verbale n.15 dell'11/11/2013 ha espresso parere favorevole con prescrizioni in merito all'approvazione del progetto esecutivo del Lotto 3C.  Con Decreto Commissariale n. 131 in data 23.12.2013 è stato approvato il progetto esecutivo del Lotto 3 Tratta C sviluppato in coerenza al progetto definitivo già approvato con precedente Decreto Commissariale n. 10 del 20.09.2010.  Successivamente a seguito di quanto emerso nel corso delle varie riunioni tenutesi con gli Enti Locali interessati, nel mese di febbraio è stato chiesto al Concessionario di proseguire nelle attività necessarie per apportare alla progettazione approvata le modifiche atte a recepire quanto concordato con le suddette Amministrazioni e in coerenza con i Protocolli d'intesa sottoscritti in data 07.11.2011 e 23.07.2013.</p> <p>La superficie asfaltata della soluzione proposta risulta inferiore rispetto a quella approvata nel 2013 del progetto esecutivo, pertanto l'occupazione di suolo per opere viarie del nuovo progetto risulta di minor impatto.</p>	<p>La soluzione finale risulta frutto di un fattivo confronto tra Amministrazioni Locali e Proponente nella logica di risolvere in modo definitivo alcune problematiche di ostruzione della fluidità e sicurezza del transito</p>
--	--	--	--	---



		<p>3- SVINCOLO E ROTATORIA DI COLLEGAMENTO CON LA SR348: In caso venga accettata la variante 2014 si richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opere efficaci per riduzione inquinamento acustico, atmosferico e luminoso e mitigazioni visive opportune nonché monitoraggio ante e post operam.</li> <li>• Agire, per quanto riguarda il rumore, sulla fonte delle emissioni piuttosto che sui ricettori</li> <li>• In riferimento all'inquinamento luminoso si richiede di impiegare moderne tecnologie illuminotecniche</li> <li>• Imporre sulla SR348 un limite di 50/h molto prima delle due rotatorie di progetto e per tutta la viabilità interessata dall'opera complementare. Utilizzo asfalto fonoassorbente con tecniche che ne garantiscano la lunga durata.</li> <li>• Realizzare un percorso ciclopedonale lungo la Feltrina,</li> </ul>	<p>Tali richieste trovano risposta positiva nello SIA, nel quale sono indicate anche le opzioni di mitigazione proposte</p> <p>Gli interventi sui ricettori sono previsti solo nei casi in cui le barriere fonoassorbenti non siano sufficienti o dove, per motivi tecnici non sia possibile o non sufficiente l'installazione delle stesse.</p> <p>L'utilizzo di tali tecnologie è già previsto dal progetto proposto, con il diffuso ricorso a led e regolatori di flusso.</p> <p>La riduzione della velocità sulla SR348 di un limite di 50/h molto prima delle due rotatorie di progetto e per tutta la viabilità interessata dall'opera complementare non è pertinente, in quanto il promotore non è il gestore della viabilità in questione. L'utilizzo di asfalto fonoassorbente è già previsto dal progetto proposto.</p> <p>Non accoglibile. Non funzionale alla rete</p>	<p>veicolare, anche sulla viabilità ordinaria.</p> <p>Accoglibile ed Oggetto di apposite prescrizioni</p> <p>Accoglibile ed Oggetto di apposita prescrizione</p> <p>Accoglibile ed Oggetto di apposita prescrizione.</p> <p>Non pertinente all'opera in valutazione.</p> <p>Oggetto di Raccomandazione.</p>
--	--	---	--	---



		<p>almeno lungo il tratto coinvolto dall'opera.</p> <p>4- TRASLAZIONE AD OVEST DELLA ROTATORIA PREVISTA DALLA VARIANTE 2014 A NORD DELLA FELTRINA</p> <p>5- Non sono in grado di verificare se nello SIA, sono considerati i volumi di traffico dopo 10-20 anni all'entrata in esercizio</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La controstrada non è rispettosa della normativa stradale vigente e non sicura. Valutare di fare entrare la controstrada direttamente in rotatoria.</li> <li>• Dovrà essere conforme alla normativa e realizzata con asfalto fonoassorbente</li> <li>• Richiesta chiarimento sulle abitazioni di proprietà presenti nel tabulato ricettori - componente rumore</li> </ul>	<p>esistente, anche in quanto il Comune di Montebelluna ha un progetto di rete ciclabile con diversi percorsi.</p> <p>Lo spostamento della rotatoria comporterebbe un maggiore uso di suolo e riduzione della funzionalità.</p> <p>Si rimanda allo SIA – Quadro di Riferimento Progettuale- Capitolo 12 Studio del Traffico.</p> <p>La richiesta trova riscontro positivo nella soluzione depositata quale "Integrazione volontaria".</p> <p>L'utilizzo di asfalto fonoassorbente è già previsto dal progetto proposto.</p> <p>Il rumore previsto dal nuovo tracciato risulta inferiore in quanto la viabilità complementare di progetto raccoglierà il traffico proveniente da ovest per farlo confluire nel casello, andando così a sgravare la Feltrina da un volume di traffico considerevole.</p>	<p>Vedi osservazione 2 punto 2</p> <p>Accoglibile ed Oggetto di apposita prescrizione</p> <p>Accoglibile ed Oggetto di apposita prescrizione.</p> <p>Oggetto di apposita prescrizione circa i limiti da rispettare.</p>
<p>3.</p>	<p>Comitato Volpago Ambiente</p>	<p>Per evitare l'impatto acustico ed ambientale verso i residenti si propone:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1-Continuare livelletta trincea sino a pk 75+400;</li> <li>2-Realizzare attraversamento via Cal Trevigiana a raso;</li> <li>3-Affiancare ponte canale previsto all'attraversamento a raso di via Cal Trevigiana.</li> </ol> <p>Si segnala che tale soluzione deriva da incontri e condivisione con tecnici SPV, uffici del commissario e sindaco di Volpago del Montello, e che è valida solo a condizione del mantenimento al 2,2% della pendenza di risalita della trincea al piano campagna. Trasmette allegati</p>	<p>Il 7 novembre 2011 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa fra il Commissario Delegato, la Regione del Veneto, la Provincia di Treviso ed i sindaci dei Comuni di Montebelluna, Trevignano e Volpago del Montello per l'individuazione di una nuova soluzione tecnico - progettuale dello svincolo di Montebelluna Est e della viabilità ordinaria connessa, nonché una nuova configurazione altimetrica tra le prog. Km 76 + 250 e Km 77 + 800. Nel successivo sviluppo</p>	<p>La Commissione concorda con il Proponente e raccomanda il recepimento dell'osservazione.</p>



			<p>progettuale si è proceduto con un abbassamento del profilo altimetrico del tracciato superstradale. L'osservazione è comunque recepibile sotto il profilo tecnico, salvo la verifica puntuale della conseguente pendenza del profilo altimetrico.</p>	
4.	<p>Osservazione dei cittadini + Pellizzari e altri ( 4 osservazioni uguali ad eccezione della pag. 19)</p>	<p>1-Riguardo alla metodologia e messa a punto della modellazione acustica</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessità di verificare e chiarire l'affidabilità del procedimento di stima e di modellazione del traffico attuale (scenario base 2012)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Lo studio del traffico dello stato attuale tiene conto del documento "Aggiornamento Studio del Traffico Veicolare-Tratta Montebelluna-Povegliano – Svincolo A27" del 2014. Lo stato attuale è stato dedotto come differenza tra: <ul style="list-style-type: none"> <li>- configurazione anno 2015 nell'ipotesi di SPV realizzata secondo progetto esecutivo</li> <li>- scenario differenza anno 2015.</li> </ul> </li> </ul> <p>I monitoraggi del rumore effettuati lungo le arterie principali hanno confermato l'adeguatezza dei dati di traffico ai fine delle valutazioni acustiche.</p> <p>Lo scostamento tra dati rilevati e dati stimati rientravano ampiamente nel range di tolleranza (<math>\pm 3\text{dB}</math>, l'errore massimo accettabile del modello di calcolo), avendo considerato condizioni di ventosità nulla, in linea con le condizioni di misurazione.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•La simulazione relativa allo stato attuale fa riferimento allo scenario al 2015 riportato nello Studio del traffico. Per la modellazione di strade secondarie, non considerate come rilevanti ai fini dello studio del traffico, ma influenti nella definizione del clima acustico dell'area, si è fatto riferimento ai</li> </ul>	<p>La Commissione concorda parzialmente con il Proponente ed introduce nel quadro prescrittivo una modifica dei limiti acustici da rispettare e l'effettuazione di monitoraggi di verifica dopo la messa in esercizio dell'arteria. Prescrive inoltre interventi di mitigazione indiretti prioritariamente sulla produzione del rumore e non diretti sui ricettori. Le controdeduzioni del Proponente risultano complete ed esaustive per tutte le domande poste.</p>



		<ul style="list-style-type: none"><li>• Scarsa affidabilità, e necessità di verificare, ed eventualmente integrare e correggere, la taratura e validazione della modellazione di simulazione acustica</li><li>• Necessità di correggere l'incidenza del traffico pesante nella simulazione acustica</li><li>• Necessità di chiarire l'adeguatezza della simulazione acustica dei nodi di scambio a di altre particolari manovre del traffico, ed eventualmente integrarla e adeguarla</li></ul>	<p>rilevi fonometrici e di traffico effettuati per la taratura del modello.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• I monitoraggi effettuati lungo le arterie principali confermano l'adeguatezza dei dati di traffico dello studio di traffico visto che lo scostamento tra dati rilevati e dati stimati tramite software di simulazione acustica tridimensionale rientrano ampiamente nel range di tolleranza, avendo considerato condizioni di ventosità nulla, in linea con le condizioni di misurazione. Si sottolinea che lo scarto in corrispondenza del punto di monitoraggio su via Feltrina è inoltre inferiore a <math>\pm 1</math> dB, pur avendo inserito nel modello di simulazione i dati di traffico provenienti dallo studio di traffico nello scenario al 2015, visto che non è stato effettuato un rilievo in contemporanea dei flussi veicolari.</li><li>• Le percentuali del traffico derivano dall'analisi dei dati su studi effettuati nell'ambito della realtà Veneta. Si ricorda comunque che la validità delle ipotesi assunte nel modello acustico allo stato attuale sono verificate tramite taratura del modello su dati di rumore/traffico rilevati in campo.</li><li>• Per la valutazione dell'impatto acustico in corrispondenza dei nodi si è fatto riferimento alla condizione più critica, considerando le tipologie di traffico implementabili nel modello di calcolo, ovvero in funzione dello specifico ramo del nodo:</li></ul>	
--	--	---	--	--



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Insufficiente validazione della simulazione acustica, con un suo probabile comportamento di sottostima; necessita di una sua diversa taratura.</li> <li>• Opportunità di elaborazioni e valutazioni anche per tre intervalli temporali giornalieri.</li> </ul> <p>2-Riguardo agli esiti dell'effettivo procedimento di previsione e valutazione, e agli scenari di traffico presi in considerazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessità di ulteriori cartografie rappresentative dei superamenti dei limiti di immissione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flusso di traffico costante (Steady)</li> <li>- Flusso di traffico incostante (Unsteady)</li> <li>- Flusso di traffico accelerato (Accelerated)</li> <li>- Flusso di traffico decelerato (Decelerated)</li> </ul> <p>Si ritiene pertanto adeguata la simulazione in corrispondenza di tali nodi.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I modelli di calcolo sono caratterizzati intrinsecamente da un errore trattandosi di una simulazione semplificata della realtà. È accettabile uno scarto entro i 3dB in quanto tale scarto è dovuto all'incertezza del modello. Si è ritenuto non necessario adottare correzioni in considerazione del fatto che lo scarto tra livelli misurati e livelli stimati rientrava ampiamente entro i margini di incertezza del modello di calcolo.</li> <li>• Non si ritiene necessario procedere a tali valutazioni coerentemente con quanto richiesto dalla normativa vigente ai fini della verifica del rispetto dei limiti di legge e del dimensionamento degli interventi di mitigazione.</li> <li>• Gli elaborati prodotti consentono di valutare il clima acustico futuro con riferimento ai periodi diurno e notturno nelle due alternative di progetto considerate. Per l'individuazione dei superamenti nello specifico si deve fare riferimento ai tabulati dei ricettori. Negli elaborati grafici del</li> </ul>	
--	--	--	---	--



		<ul style="list-style-type: none"><li>• Necessità di completamento delle stime (lacuna relativa ad alcuni ricettori)</li><li>• Necessità di considerazione, stima e valutazione di scenari di traffico di lungo periodo</li></ul> <p>3-Riguardo agli obiettivi di qualità ambientale (livelli massimi di rumore ammesso ai diversi tipi di ricettori) posti a base del procedimento di valutazione proposto nel sia, e possibilità di più opportuni obiettivi di compatibilità sanitaria</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Inadeguatezza dei valori limite adottati per la valutazione di compatibilità e necessità di</li></ul>	<p>Progetto Definitivo sono inoltre riportati i ricettori con gli interventi diretti.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Preso atto dell'osservazione, si precisa che i ricettori segnalati sono stati censiti e risultano presenti nelle simulazioni e nelle relative planimetrie acustiche riportate nello SIA; per un errore tecnico non sono stati riportati in tabella. Si allega pertanto tabella con i ricettori mancanti, da cui risulta che per cinque ricettori è necessario prevedere possibili interventi diretti.</li><li>• lo scenario di lungo periodo al 2030 non comporta un significativo aumento della rumorosità rispetto a quello valutato (2023); l'aumento dei livelli sonori ai ricettori risulta non rilevante in quanto dell'ordine di 0,5 dB.</li></ul> <p>Per tutta la Pedemontana è stato valutato lo scenario al 2023 come stato di progetto. Si ritiene opportuno evidenziare che:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- nello stato di progetto sono state considerate condizioni meteo e di tipologia di flusso di traffico nelle condizioni più sfavorevoli ai fini dell'impatto a favore della sicurezza dei ricettori</li></ul> <p>Si ritengono pertanto sufficienti le valutazioni fatte con riferimento all'anno 2023.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Sono stati adottati come valori limite i valori massimi di immissione di rumore definiti dalla normativa vigente per le infrastrutture di trasporto (DPR 142/2004 e DPR</li></ul>	
--	--	--	---	--





		<p>adottare i limiti di compatibilità acustica sanitaria dell'OMS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Inammissibilità della compatibilità acustica limitata al solo interno degli edifici</li> </ul>	<p>459/1998). Il SIA tiene conto della presenza di un clima acustico attuale pregiudicato dalla presenza di elevati livelli di traffico sulle infrastrutture esistenti e di livelli sonori elevati e, a favore della salute umana, definisce gli interventi mitigativi necessari affinché, siano rispettati i limiti previsti dalla legge.</p> <p>• In merito all'assunzione come riferimento dei limiti interni, essa risulta necessaria poiché il clima acustico è già compromesso e ulteriori interventi di mitigazione attiva, oltre a quelli già previsti non sono possibili o comunque efficaci. Il DPR142/2004 all'art. 6 comma 2, relativo al rumore da traffico stradale, prevede che debba essere assicurato il rispetto dei limiti interni solo "qualora i valori limite per le infrastrutture di cui al comma 1, ed i valori limite al di fuori della fascia di pertinenza, stabiliti nella tabella C del citato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 14 novembre 1997, non siano tecnicamente conseguibili, ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzia l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui recettori [...]".</p> <p>Si è pertanto proceduto alla verifica del rispetto dei limiti interni solo nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la barriera antirumore risulta acusticamente inefficace per ragioni morfologiche e geometriche legate al territorio e alla localizzazione plano-altimetrica del tracciato</li> <li>- l'impatto paesaggistico e l'impatto visivo sono elevati per barriere molto alte</li> <li>- il ricettore si trova nei pressi di una strada</li> </ul>	
--	--	---	---	--



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessità di mitigazione capaci di garantire compatibilità sanitaria: limitazioni e regolazioni di traffico e di</li> </ul>	<p>locale con accessi privati che impediscono l'installazione della barriera</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i ricettori da mitigare sono ruderi.</li> </ul> <p>In ogni caso è stata valutata la compatibilità acustica in relazione al limite interno solo a seguito dell'individuazione di interventi efficaci sulla sorgente e sul mezzo quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Asfalto fonoassorbente</li> <li>- Barriere o terrapieni antirumore</li> <li>- Scelta dell'andamento piano altimetrico del tracciato finalizzata alla minimizzazione generale degli impatti sull'ambiente (per minimizzare l'impatto dell'infrastruttura di progetto sul clima acustico presente nel territorio circostante è stato infatti previsto un tracciato in trincea profonda)</li> </ul> <p>Non sono state previste barriere lungo le infrastrutture di progetto quando la loro presenza non comportava benefici rilevanti in corrispondenza dei ricettori.</p> <p>La presenza di superamenti dei limiti esterni è generalmente correlata alle emissioni sonore generate dal traffico presente (anche attualmente) sulle infrastrutture esistenti quali via Feltrina e via Cal Trevigiana. Gli interventi diretti finalizzati al rispetto del limite interno presso i ricettori prossimi a tali infrastrutture, sono risultati necessari poiché non possono essere inserite barriere antirumore per le interruzioni dovute alla presenza degli accessi privati alle abitazioni.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• E' stata valutata l'alternativa del casello posto in posizione differente e del tracciato della SPV</li> </ul>	
--	--	--	--	--



		<p>velocità, politiche e modulazioni tariffarie, ridisegno planimetrico della soluzione di nodo/casello, delocalizzazioni abitative</p> <p>4-Riguardo ai risultati delle previsioni del clima acustico finale: ancora numerosi ricettori abitativi esposti a livelli di rumore incompatibili, necessità di ulteriori mitigazioni, modifiche al progetto (e delocalizzazioni)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il SIA deve fornire bilanci quantitativi sulle previsioni di esposizione al rumore, ora mancanti</li> <li>• Comunque, anche con le mitigazioni, diversi ricettori sono sopra soglia di compatibilità sanitaria</li> <li>• Necessità di capire le cause (connesse con la superstrada, o no)</li> </ul>	<p>con differente andamento altimetrico. Come si evince dagli elaborati grafici e dai tabulati ricettori del SIA, il progetto proposto (P.D. 2014) comporta un generale minore impatto acustico rispetto alla soluzione plano-altimetrica del 2013. Si deve considerare che nel valutare l'impatto generato dalle opere di progetto si è tenuto conto che lo studio è stato effettuato considerando le condizioni di propagazione e di utilizzo dell'infrastruttura più critiche.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si rimanda al paragrafo "10.6 comparazione tra progetto esecutivo approvato e progetto definitivo 2014" per una sintesi dell'impatto delle opere di progetto oltre ai tabulati ricettori allegati.</li> <li>• Nelle zone caratterizzate da un clima acustico già attualmente compromesso, solo qualora non fosse possibile la mitigazione dei livelli sonori esterni con interventi attivi, il SIA pone come vincolo prioritario il rispetto dei limiti all'interno delle abitazioni, da realizzarsi se necessario tramite la sostituzione degli infissi, come richiesto dalla normativa vigente per le infrastrutture stradali e ferroviarie.</li> <li>• Analizzando le reti differenza tra lo scenario con la SPV e lo scenario senza realizzazione del tracciato, si evince quanto segue:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- nel tratto di via Feltrina a sud del</li> </ul> </li> </ul>	
--	--	---	--	--



			<p>casello, la SPV comporta un aumento del 10% circa del traffico giornaliero indotto (aumento che comporta una variazione non significativa dei livelli sonori al ricettore rispetto allo scenario senza la realizzazione della SPV).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- nel tratto di via Feltrina a nord del casello, invece, l'aumento di traffico indotto dalle infrastrutture di progetto è pari a circa il 40%; in tale zona via Feltrina confina con aree artigianali e commerciali che rientrano, secondo il Piano di Classificazione Acustica Comunale in classe IV e V.</li><li>- il traffico su via Cal Trevigiana non risulta influenzato dalla presenza della SPV e del Casello. L'aumento di rumorosità della viabilità rispetto allo stato attuale, aumento visibile dalle mappe di rumore, è esclusivamente legato alle condizioni di propagazione più gravose considerate nella simulazione effettuata. Il SIA prevede comunque per i ricettori con superamento dei limiti, la sostituzione degli infissi nel caso di superamento dei limiti interni anche se non direttamente causati dalle infrastrutture di progetto, per garantire a tutti il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente.</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Necessità di risolvere nel SIA le</li></ul>			<ul style="list-style-type: none"><li>• In base ad una analisi degli strumenti di pianificazione</li></ul>	



		<p>incompatibilità acustiche dovute o connesse alla Superstrada</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessità di preventive ed efficaci nuove mitigazioni, e forse anche di modifiche al progetto. E per gli ultimi ricettori rimasti in condizioni di incompatibilità, accordi di delocalizzazione.</li> </ul>	<p>del territorio, l'intero progetto è coerente con la programmazione in atto prevista dagli strumenti urbanistici vigenti.</p> <p>Il rafforzamento di alcune vie di traffico, arterie definite come principali per il collegamento delle aree che necessitano connessioni rapide ed efficaci, va di pari passo con la riduzione dell'impatto acustico su aree sensibili caratterizzate da densità abitativa maggiore e destinate a residenza dagli strumenti urbanistici vigenti. Il SIA relativo alla componente rumore quindi, a fronte di un beneficio complessivo della collettività, si concentra sulle aree maggiormente impattate e, pur non potendone prevedere la drastica riduzione dei livelli sonori, si prefigge l'obiettivo primario di tutelare il cittadino attraverso la verifica del rispetto dei limiti di legge.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La mitigazione preventiva dell'opera è già stata prevista definendo:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- un tracciato principale, con andamento in trincea per minimizzare l'impatto acustico sul territorio circostante;</li> <li>- la posa di asfalto fonoassorbente e barriere antirumore dove tali interventi risultano efficaci (per esempio la localizzazione di barriere o terrapieni in corrispondenza nel casello non consentirebbero una riduzione rilevante dei livelli sonori ai ricettori poiché gli stessi risentono degli effetti dell'elevato traffico presente su via Feltrina che a sua volta non risultava mitigabile con barriere per la presenza degli accessi alle proprietà private).</li> </ul> </li> </ul> <p>Si sottolinea infine che il SIA confronta inoltre la</p>	
--	--	--	---	--



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessità di valutare negli impatti atmosferici anche la concentrazione pregressa e non solo il contributo additivo del progetto</li> <li>• Il SIA produca e fornisca adeguate simulazioni della qualità finale dell'aria per ogni inquinante atmosferico considerato</li> </ul>	<p>soluzione di progetto (PD 2014) con una soluzione alternativa che prevede una diversa disposizione planimetrica del Casello (PE2013). L'alternativa considerata comporta complessivamente un numero di edifici con necessità di interventi diretti maggiore, nonostante la previsione di una maggiore quantità di barriere antirumore (maggiore è quindi il numero di edifici con impatto residuo nonostante la presenza di barriere antirumore.).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lo stato di fatto della componente atmosfera è stato valutato nello SIA del 2006. Il presente SIA parte dall'assunzione che l'opera è già approvata e quindi assume come scenario base lo stato dell'ambiente conseguente alla realizzazione del progetto esecutivo del Lotto 3C, mettendo dunque a confronto il progetto esecutivo e quello definitivo proposto con i valori calcolati e gli standard di legge.</li> <li>• Tale richiesta trova risposta nello SIA – Quadro di Riferimento Ambientale, analisi componente atmosfera dove sono riportate le simulazioni richieste.</li> </ul>	
--	--	---	--	--

2 – Pareri Enti

	Ente	Osservazioni	Controdeduzioni Proponente	Considerazioni Commissione V.I.A.
5.	Regione Veneto – Dipartimento Ambiente	1. Si riconosce la sussistenza della fattispecie di esclusione dalla procedura della Valutazione di Incidenza riportata al paragrafo 3, lettera B, punto VI, dell'allegato A alla D.G.R. 3173/06.	Si prende atto.	La Commissione ha preso atto della non necessità



6.	Genio Civile di Treviso	2. Con nota dell'1 Ottobre 2014, prot. 408685 l'ex Genio Civile dichiara che, a seguito di verifica effettuata, il tratto in esame, non interseca alcun corso d'acqua di competenza.	Si prende atto.	Idem come sopra
7.	Provincia Treviso	<p>Osservazioni di tipo viabilistico, nella veste di futuro probabile Ente gestore della viabilità secondaria prevista nel progetto:</p> <p>1- Nelle intersezioni con <u>strade locali</u>: la realizzazione di anelli semismontabili, nelle rotonde, in porfido allettato su sabbia cemento e bordato da cordolo in pietra è poco durevole, costoso e necessita di costante manutenzione. Si propone realizzazione in altro materiale, ad esempio asfalto stampato.</p> <p>2- <u>Idraulica</u>: Le bocche tarate di laminazione delle acque di prima pioggia risultano palesemente troppo piccole con elevata probabilità di anomale esondazioni in caso di pioggia;</p> <p>3- <u>Utenza debole</u>: Integrare le rotonde e i cavalcavia con idonei percorsi fruibili dall'utenza debole per non creare pericolose criticità di interferenza con il traffico stradale (ciclisti - vicinanza al Montello).</p>	<p>Recepibile.</p> <p>Le caratteristiche del sistema di raccolta delle acque di prima pioggia deriva da un puntuale studio idraulico che ha stimato e dimensionato le stesse (vedi elaborato del progetto definitivo PVDIDAPGE3C000-0010002RA0 "relazione Idraulica).</p> <p>Tale richiesta non risulta essere funzionale alla rete esistente.</p>	<p>Accoglibile e proposta nelle raccomandazioni</p> <p>Si concorda con il Proponente e si introduce con apposita prescrizione un'ulteriore sicurezza per gli sversamenti accidentali.</p> <p>Accoglibile ed oggetto di apposita raccomandazione</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 D.Lgs. 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.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2724 del 29 dicembre 2014**

Dai risultati della modellazione si è rilevato che per alcuni ricettori, pur essendo rispettato il limite normativo, viene peggiorato il clima acustico in essere. Clima acustico per altro già prossimo ai limiti di norma per la presenza della SR Feltrina.

Particolare cura sarà necessario porre in prossimità del casello, dove sarà più sensibile il rumore dell'accelerazione dopo la sosta o il rallentamento per l'esazione del pedaggio.

In tali casi sarà indispensabile procedere ad un monitoraggio post-operam, entro sei mesi dall'entrata in esercizio del lotto interessato, eseguendo apposite rilevazioni. In particolare dalla modellizzazione la Commissione ha riscontrato alcune interferenze significative in fase di esercizio e precisamente per i ricettori in destra e sinistra del casello ed in prossimità della rotonda di svincolo tra SR 348, il raccordo con il casello della Superstrada e la strada di gronda della Zona industriale di Montebelluna.

Il Proponente individua 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 stata quindi indicata la previsione di 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 regionale 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 tutti gli edifici adibiti ad abitazioni dove il rumore in facciata sia 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) dovranno essere mitigati.

La Commissione intende approfondire e rafforzare con specifiche prescrizioni e raccomandazioni l'utilizzo prioritario di barriere fonoassorbenti in luogo dei proposti interventi di mitigazione sugli edifici

Relativamente alla componente atmosfera la Commissione, nella convinzione che solo la fluidità del transito e l'evoluzione del parco auto verso motori Euro VI possono migliorare il livello emissivo, prende atto del sistema di esazione automatizzato previsto, e già predisposto al passaggio al sistema europeo SET (Sistema Europeo Telepedaggio) auspica che l'incentivazione prevista per i residenti dei 71 Comuni serviti dalla Superstrada sia debitamente pubblicizzata e facilitata per consentire l'adesione al maggior numero di utenti.

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. Si richiama inoltre la DGR 761 del 15/03/2010 per quanto applicabile.

## 6. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale V.I.A., presenti tutti i suoi componenti, (assenti il Presidente della Commissione, l'Arch. Mirko Campagnolo, Componente esperto della Commissione, ed il Dirigente Responsabile della Tutela Ambientale della Provincia di Treviso), esprime all'unanimità

### **parere favorevole**

al rilascio del giudizio favorevole di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di seguito indicate, prendendo atto della non necessità della redazione della valutazione d'incidenza ambientale.

## 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.





**ALLEGATO A alla Dgr n. 2724 del 29 dicembre 2014**

2. 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.
3. Sia adottata la soluzione proposta con l'integrazione volontaria depositata con nota in data 28/10/2014, acquisita con prot. n. 455834 del 30/10/20134, contraddistinta dalla sigla PVDSRVSTC3C001-0030001DA1 (Planimetria idraulica-stato di progetto) per il servizio della zona agricola ad est del casello di Montebelluna Est - Volpago, con particolare attenzione alle caratteristiche geometriche delle curve che dovranno essere adatte anche al transito dei mezzi a servizio delle attività agricole presenti nella campagna circostante.
4. Nell'ambito della progettazione della nuova viabilità a servizio dei Comuni interessati, venga previsto in accordo con gli Enti locali di dotare l'area di piste ciclopeditoni al fine di favorire l'utilizzo di sistemi di mobilità alternativi ai veicoli a motore.
5. 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.
6. Prevedere per i bacini di accumulo e laminazione l'impermeabilizzazione del fondo e delle pareti in modo che le acque riversate non si disperdano in falda; le acque di scarico delle vasche dovranno rispettare i limiti qualitativi imposti dalla specifica normativa.
7. Prevedere un sistema di chiusura delle vasche di laminazione, analogo e contemporaneo alla paratoia di intercettazione "onda nera", in modo da isolare il sistema dal sistema idrografico superficiale in caso di eventi accidentali fino al ripristino manuale delle condizioni di funzionamento normale.

*Rumore*

8. Venga previsto un monitoraggio post-operam del rumore, per un periodo non inferiore ai primi 6 mesi dall'entrata in esercizio della Superstrada, con misurazioni mirate da trasmettere ad ARPAV ed ai Comuni interessati. Se i valori misurati risulteranno superiori ai limiti relativi alle autostrade di nuova realizzazione (NR), si dovranno prevedere adeguati interventi di mitigazione prioritariamente mediante realizzazione di barriere antirumore sulla viabilità interessata.
9. Gli edifici di civile abitazione ( Ricettori S075N30, 58, 860, 861, S074N514, 515) in prossimità del nuovo casello di Montebelluna Est - Volpago vengano mitigati intervenendo prioritariamente mediante barriere a partire dalle corsie di uscita/ingresso e fino all'innesto con la S.R. Feltrina. In tutta l'area del casello venga utilizzato asfalto fonoassorbente con limitazione conforme alle norme della velocità in ingresso ed in uscita alla superstrada. I portali ingresso/uscita dovranno consentire la massima fluidificazione del traffico onde evitare la sosta degli automezzi e relative frenate o accelerazioni.

*Cantiere*

10. Tutte le aree interessate temporaneamente a vario titolo dall'infrastruttura di progetto (aree di cantiere e di deposito temporaneo del materiale di scavo, ecc.) dovranno essere ripristinate nello stato originario al termine dei lavori.

*Illuminazione*

11. Venga prevista la riduzione del flusso luminoso nelle ore di minor traffico. La riduzione dovrà essere attuata stabilendo le categorie illuminotecniche di esercizio notturno considerando le percentuali di flusso di veicoli rispetto al flusso massimo, secondo la norma UNI 11248, come previste dal combinato dell'Art. 2 del Codice della Strada e del Decreto Ministero Trasporti 5 novembre 2001.



*Mitigazioni arboree*

12. Le piante utilizzate nelle opere di mitigazione a verde siano piante adulte in pane di terra tipiche della zona e per i primi due anni dall'impianto venga garantito un opportuno sistema di irrigazione di soccorso. Eventuali fallanze devono essere prontamente sostituite.

**RACCOMANDAZIONI**

1. La commissione ritiene motivata la richiesta contenuta nella osservazione n.3 (Durante Giovanni) di esproprio e raccomanda la massima disponibilità rispetto ad essa vista la situazione nella quale verrà a trovarsi la proprietà dopo gli interventi previsti nell'area.
2. Nella realizzazione di anelli semisormontabili delle intersezioni con strade locali si dia, ove possibile, preferenza a soluzioni durevoli quali asfalto o calcestruzzo stampato.

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

Il Presidente della  
Commissione V.I.A.  
*Dott. Alessandro Benassi*

La Dirigente del  
Settore V.I.A.  
*Dott.ssa Gisella Penna*

Il Vice-Presidente della  
Commissione V.I.A.  
*Dott. Luigi Masia*