



ALLEGATO A  
DECRETO n. 48 del -6 SET. 2023



**REGIONE DEL VENETO**

giunta regionale

DECRETO N. 42 DEL 05-07-2023

OGGETTO: Veneto Strade S.p.A. – Nuova S.R. 10 “Padana Inferiore” – 1° lotto funzionale da Borgo Veneto a Carceri. Comuni di localizzazione: Borgo Veneto (PD), Ponso (PD), Ospedaletto Euganeo (PD) e Carceri (PD).

Domanda per il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii., art. 11 L.R. n. 4/16, D.G.R. n. 568/2018).

Adozione del provvedimento favorevole di compatibilità ambientale.

NOTE PER LA TRASPARENZA:

Il presente provvedimento dà atto dell'adozione del provvedimento favorevole di VIA dell'istanza relativa alla realizzazione della *Nuova S.R. 10 “Padana Inferiore” – 1° lotto funzionale da Borgo Veneto a Carceri*, presentata dalla società Veneto Strade S.p.A. ai sensi del D.Lgs. n. 152/06, della L.R. n. 4/2016 e della D.G.R. n. 568/2018.

Estremi dei principali documenti dell'istruttoria:

- istanza presentata dalla società Veneto Strade S.p.A. acquisita agli atti con protocollo regionale n. 500061 del 27/10/2022;
- verbale del Comitato Tecnico Regionale VIA del 17/05/2023;
- parere favorevole di compatibilità ambientale del Comitato Tecnico Regionale VIA n. 214 del 28/06/2023;
- verbale della Conferenza dei Servizi del 05/07/2023.

**IL DIRETTORE DELLA DIREZIONE  
VALUTAZIONI AMBIENTALI, SUPPORTO GIURIDICO E CONTENZIOSO**

- VISTA la Dir. 13/12/2011 n. 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, così come modificata dalla Dir. 16/42014 n. 2014/52/UE;
- VISTO il D.Lgs. n. 152/2006 “*Norme in materia ambientale*” e in particolare la Parte Seconda del citato decreto rubricata “*Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)*”;
- VISTO il D.Lgs. n. 104/2017 “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, che ha riformato la Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006;
- VISTO in particolare l'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06 rubricato “*Provvedimento autorizzatorio unico regionale*”;
- VISTA la L.R. n. 4 del 18/02/2016 “*Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale*” che ha riformato la disciplina regionale in materia di VIA, abrogando la previgente L.R. n. 10 del 26/03/1999: “*Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d'impatto ambientale*”;

Mod. A – originale



- VISTA la D.G.R. n. 568/2018 con la quale la Giunta regionale ha provveduto a stabilire, tra le altre, la disciplina attuativa della procedura di VIA di cui alla citata L.R. n. 4/2016;
- TENUTO CONTO che l'intervento in oggetto risulta riconducibile alla tipologia progettuale di cui al punto 7, lettera h) dell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006;
- PRESO ATTO che con nota n. 484020 del 18/10/2022 la Direzione Infrastrutture e Trasporti ha comunicato alla Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – Unità Organizzativa VIA che *tra le progettazioni viarie di più ampio respiro in corso di realizzazione e approvazione da parte della società Veneto Strade, rientra senza dubbio il completamento della nuova S.R.10, dorsale stradale di primario interesse regionale [...]*;
- VISTA l'istanza per il rilascio del provvedimento autorizzatorio unico regionale relativa all'intervento in oggetto specificato, presentata da Veneto Strade S.p.A. (P.IVA 03345230274), con sede legale in via Cesco Baseggio, 5, a Mestre (VE), acquisita dagli Uffici della Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – Unità Organizzativa VIA con n. 500061 del 27/10/2022;
- CONSIDERATO che il progetto riguarda la realizzazione della Nuova S.R.10 “Padana Inferiore” – I° lotto funzionale da Borgo Veneto a Carceri passando per i Comuni di Ponso e Ospedaletto Euganeo, tutti in provincia di Padova;
- VISTA la nota n. 529450 del 15/11/2022 con la quale i competenti Uffici della Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – U.O. VIA hanno richiesto il perfezionamento dell'istanza;
- PRESO ATTO che con note n. 535224 del 18/11/2022 e n. 546555 del 25/11/2022, il proponente ha ottemperato a quanto sopra richiesto con nota del 15/11/2022;
- VISTE le note n. 546882 del 25/11/2022 e n. 569532 del 09/12/2022, con le quali gli Uffici della Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – U.O. VIA hanno provveduto, ai sensi dell'art. 27-bis, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006, alla comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti territoriali interessati di avvenuta pubblicazione della documentazione depositata dal proponente sul sito web dell'Unità Organizzativa V.I.A. della Regione Veneto e richiesta di verifica formale;
- CONSIDERATO che in riscontro alla comunicazione di avvenuta pubblicazione, n. 546882 del 25/11/2022, e n. 569532 del 09/12/2022, sono pervenute alla scrivente (nei termini previsti dall'art. 27-bis, comma 3, del D.Lgs. n. 152/2006), le seguenti richieste di documentazione integrativa:
1. Consorzio di Bonifica Adige Euganeo, nota n. 599773 del 27/12/2022;
  2. VERSALIS S.p.A., nota n. 2815 del 03/01/2023;
  3. Autorità di Bacino Veneto Orientale, nota n. 4886 del 04/01/2023;
  4. Comune di Borgo Veneto, nota n. 4906 del 04/01/2023.
- Fuori termine è pervenuta la nota di integrazioni di Terna, n. 50548 del 27/01/2023.
- VISTA la nota n. 4886 del 04/01/2023 con la quale l'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali ha espresso, per l'opera proposta, parere favorevole con raccomandazioni;
- VISTA la nota n. 4906 del 04/01/2023 con la quale il Comune di Borgo Veneto ha trasmesso il certificato di destinazione urbanistica, così come richiesto con note n. 546882 del 25/11/2022 e n. 569532 del 09/12/2022;
- VISTE le note n. 13035 del 10/01/2023 e n. 63811 del 02/02/2023, con cui i competenti Uffici della Regione Veneto, a seguito di verifica formale, hanno inviato richiesta di completamento della documentazione progettuale al proponente, il quale ha ottemperato con pec registrate al protocollo regionale n. 73912 del 08/02/2023, n. 93908, 93925, 93936 e 93948 del 17/02/2023 e n. 107548 del 27/02/2023 e da ultimo con nota n. 135006 del 10/03/2023;
- VISTA la nota n. 25514 del 16/01/2023 con la quale il Comune di Carceri ha trasmesso il certificato di destinazione urbanistica, così come richiesto con note n. 546882 del 25/11/2022 e n. 569532 del 09/12/2022;



- CONSIDERATO che nella seduta del Comitato Tecnico Regionale VIA del 18/01/2023 è avvenuta la presentazione, da parte del proponente, del progetto in questione ed è stato nominato il gruppo istruttorio incaricato dell'esame dello stesso;
- VISTA la nota n. 116344 del 01/03/2023 con la quale Terna Rete Italia ha comunicato al proponente, e alla Regione Veneto per conoscenza, l'incompatibilità dell'opera con l'elettrodotto in descrizione, chiedendo al contempo alla stessa una variante progettuale al fine di risolvere l'incompatibilità ravvisata;
- VISTA la nota n. 123749 del 06/03/2023 con la quale Veneto Strade S.p.A. ha comunicato che in data 24/03/2023 sarebbe avvenuta la presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA, presso la sala conferenze della biblioteca comunale del Comune di Borgo Veneto (PD) Loc. Saletto, Piazza della Vittoria n. 1;
- VISTA la nota n. 146881 del 16/03/2023 con cui il proponente ha comunicato che *considerato che il progetto è finanziato dalla Delibera CIPRESS n. 1/2022 per l'assegnazione delle risorse del fondo Sviluppo e Coesione (FSC) – Anticipazioni 2021-2027, [...] coerentemente con la sopradetta Delibera, la denominazione dell'intervento è Nuova S.R.10 "Padana Inferiore"*, evidenziando che verranno trasmessi quanto prima gli elaborati aggiornati;
- VISTA la nota n. 169762 del 28/03/2023 con la quale Veneto Strade S.p.A. ha comunicato che in data 24/03/2023 è avvenuta la presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA, presso la sala conferenze della biblioteca comunale del Comune di Borgo Veneto (PD) Loc. Saletto, Piazza della Vittoria n. 1;
- VISTA la nota n. 176184 del 30/03/2023, con la quale il Direttore dell'Area Tutela e Sicurezza del Territorio, ritenuta conclusa la fase di verifica della completezza documentale prevista dal comma 3 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/2006, ha comunicato di aver provveduto alla pubblicazione sul sito web dell'avviso di cui all'art. 23, comma 1, lettera e), del D.Lgs. n. 152/2006, e di aver dato conseguentemente avvio del procedimento a partire dal 30/03/2023;
- VISTE le note n. 188867 del 03/04/2023 e n. 189155 del 06/04/2023, con le quali il proponente ha trasmesso gli elaborati aggiornati, e nei quali è stata modificata solamente la denominazione del progetto, così come precedentemente comunicato con la suindicata nota n. 146881 del 16/03/2023;
- VISTA la nota n. 187794 del 05/04/2023 con la quale la Società Italgas reti S.p.A. ha comunicato le proprie prescrizioni generali ai fini di un corretto coordinamento tra le parti;
- VISTA la nota n. 217132 del 21/04/2023 con la quale il Consorzio di Bonifica Adige Euganeo ha comunicato che *non è chiaro il recepimento delle prescrizioni impartite con precedente nota n. 599773 del 27/12/2022*;
- VISTA la nota n. 229407 del 28/04/2023 con la quale la Società A4autostrada – Brescia, Verona, Vicenza e Padova, ha comunicato il proprio parere favorevole con osservazioni in merito all'opera proposta, parere richiamato con la nota prot. n. 356985 del 03/07/2023;
- VISTA la nota n. 228394 del 28/04/2023 con la quale l'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali ha confermato quanto già espresso con precedente nota n. 4886 del 04/01/2023;
- VISTA la nota n. 265001 del 16/05/2023 con cui la Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – UO Vas, Vinca, Capitale Naturale e Nuvv ha trasmesso il proprio contributo istruttorio;
- CONSIDERATO che in data 17/05/2023 si è tenuta la discussione del progetto in oggetto e il Comitato Tecnico regionale, sulla base delle risultanze della relazione tecnica predisposta dal gruppo istruttorio, nonché dei pareri pervenuti, ha ritenuto di richiedere al proponente alcune integrazioni alla documentazione depositata;
- VISTA la nota n. 274419 del 22/05/2023 con la quale, alla luce delle risultanze del Comitato Tecnico regionale VIA del 17/05/2023, sono state richieste al proponente alcune integrazioni alla documentazione depositata;



- PRESO ATTO che con nota n. 312988 del 09/06/2023, il proponente ha trasmesso nei termini previsti la documentazione integrativa, provvedendo altresì a controdedurre, come richiesto, alle osservazioni pervenute;
- PRESO ATTO che nella medesima nota n. 274419 del 22/05/2023 i competenti Uffici della U.O. VIA chiedevano ai Comuni di Ponso (PD) e Ospedaletto Euganeo (PD) di trasmettere, come richiesto precedentemente con note n. 546882 del 25/11/2022, e n. 569532 del 09/12/2022, il certificato di destinazione urbanistica dell'area di progetto;
- VISTA la nota n. 276075 del 22/05/2023 con la quale TIM S.p.A. ha trasmesso il proprio parere favorevole relativamente al progetto in esame;
- VISTA la nota n. 313043 del 09/06/2023 con la quale è stata convocata, per il giorno 05/07/2023, in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14-ter della L. n. 241/1990, la conferenza dei servizi di cui al D.Lgs. n. 152/2006 e alla D.G.R. n. 568/2018;
- PRESO ATTO che il proponente con nota n. 338567 del 23/06/2023 ha comunicato che *con nota 14796/2023 del 14/06/2023 è stato dato avvio alla richiesta di promozione di un accordo di programma, ai sensi art. 7 L.R. 23/04/2004 n. 11 e art. 34 D.Lgs. 18/08/2000 n. 267, tra i Comuni di Borgo Veneto, Ponso, Ospedaletto Euganeo, Carceri, e la scrivente Società ai fini dell'ottenimento della conformità urbanistica dell'opera infrastrutturale, oggetto del procedimento;*
- PRESO ATTO che nella medesima nota del 23/06/2023 il proponente ha inoltre comunicato che successivamente all'avvio della richiesta di promozione di un accordo di programma, è seguita la pubblicazione in Albo Pretorio da parte dei Comuni interessati dell'avviso di notificazione al fine di avvio della fase di evidenza pubblica;
- VISTE le note n. 345449 del 27/06/2023 e n. 350752 del 29/06/2023 con le quali rispettivamente il Comune di Ospedaletto Euganeo (PD) e il Comune di Ponso (PD) hanno trasmesso il certificato di destinazione urbanistica dell'opera in esame;
- TENUTO CONTO che ai sensi dell'art. 10, comma 3, del D.Lgs. n. 152/2006 la procedura di VIA comprende le procedure di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997;
- VISTA la D.G.R. n. 1400/2017 avente per oggetto: *"Nuove disposizioni relative all'attuazione della direttiva comunitaria 92/43/Cee e D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii.. Approvazione della nuova "Guida metodologica per la valutazione di incidenza. Procedure e modalità operative.", nonché di altri sussidi operativi e revoca della D.G.R. n. 2299 del 9/12/2014. "*;
- CONSIDERATO che con riferimento alla valutazione d'incidenza dell'intervento, il proponente ha presentato la dichiarazione di non necessità di procedura di valutazione di incidenza, redatta ai sensi della D.G.R.V. n. 1400/2017;
- PRESO ATTO che con nota n. 346787 del 28/06/2023 la Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – UO Vas, Vinca, Capitale Naturale e Nuvv ha trasmesso la relazione n. 145/2023 nella quale si dichiara una positiva conclusione (con prescrizioni) della procedura di valutazione di incidenza (art. 5 del D.P.R. n. 357/97 e ss.mm.ii.) a seguito del verificato rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2.2 dell'allegato A alla D.G.R. 1400/2017;
- PRESO ATTO che entro i termini di cui al comma 4 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06, sono pervenute le seguenti osservazioni:
1. Sig. Gabaldo A., nota n. 213967 del 20/04/2023;
  2. Sig. Gabaldo M., nota n. 215321 del 20/04/2023;
  3. Sig. Fogo, nota n. 214408 del 20/04/2023;
  4. Sig.ra Bordin, nota n. 214287 del 20/04/2023;
  5. Sig. Girardi, nota n. 214459 del 20/04/2023;
  6. Sig.ra Cillo, nota n. 216799 del 21/04/2023;
  7. Sig. Cillo, nota n. 216796 del 21/04/2023;
  8. Sig.re Zanca e Salvà, nota n. 231351 del 02/05/2023;
  9. Sig.ra Salvà, nota n. 231363 del 02/05/2023.



- PRESO ATTO** che fuori termine è pervenuta, con nota n. 333594 del 19/06/2023, l'osservazione della Sig.ra Stefania Berto;
- VISTA** la nota n. 340022 del 26/06/2023 con la quale il Comune di Borgo Veneto ha trasmesso, entro i termini previsti dal comma 5 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06, le proprie osservazioni relativamente alla documentazione integrativa inviata in data 09/06/2023;
- PRESO ATTO** che con nota n. 346459 del 28/06/2023, il proponente ha controdedotto alle osservazioni trasmesse dal Comune di Borgo Veneto con la suindicata nota n. 340022 del 26/06/2023;
- CONSIDERATO** che il proponente ha presentato istanza di PAUR, ai sensi dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/2006 per la realizzazione della *Nuova S.R. n. 10 "Padana Inferiore"* – I° lotto funzionale da Borgo Veneto a Carceri passando per i Comuni di Ponso e Ospedaletto Euganeo, tutti in provincia di Padova;
- PRESO ATTO** che l'attuale S.R.10 presenta delle caratteristiche non più sufficienti per supportare il traffico presente, sia in relazione all'entità del carico veicolare, sia in relazione alla sicurezza della circolazione;
- RITENUTO** che il progetto della nuova S.R.10 (tratta Legnago-Carceri), il cui itinerario comprende anche il tratto di intervento in esame, è **identificato** come un'opera regionale prioritaria la cui realizzazione consentirebbe di risolvere le criticità legate agli elevati livelli di congestione da traffico stradale registrati sull'itinerario di riferimento;
- RILEVATO** che, in relazione al P.T.R.C., ai Piani di Area e ai piani ambientali regionali, nonché alle tutele paesaggistiche di cui agli articoli 136 e 142 del D.Lgs. n. 42/2004, il tracciato in progetto:
1. non interessa ambiti tutelati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004, art. 136 e 142;
  2. ricade in quasi tutto il suo percorso nella categoria di sistema del territorio rurale "Agropolitana" di cui agli artt. 7 e 9 delle Norme Tecniche del PTRC. Per piccole porzioni di tracciato, lo stesso ricade nella categoria di sistema del territorio rurale "Aree ad elevato utilizzo agricolo" di cui agli artt. 7 e 10 delle Norme Tecniche del PTRC;
  3. al suo estremo est, lambisce un ambito territoriale individuato dalla categoria di sistema del territorio rurale e della rete ecologica "centri storici desunti dall'atlante dei centri storici della regione veneto".
- RETENUTO** pertanto che l'intervento sia in linea generale coerente con i contenuti del P.T.R.C. della Regione del Veneto;
- PRESO ATTO** che il progetto non interessa aree suscettibili di alluvioni, connotate da pericolosità di carattere geologico o ambiti territoriali vincolati ai sensi del R.D. n. 3267/1923;
- CONSIDERATO** che nel merito il CTR VIA nella seduta del 17/05/2023, sulla base delle valutazioni formulate dal gruppo di lavoro e di quanto pervenuto, ha ritenuto opportuno richiedere integrazioni nelle quali, tra l'altro, veniva espressamente richiesto di controdedurre alla suindicata nota di Terna Rete Italia del 01/03/2023;
- PRESO ATTO** che il proponente, in riscontro a quanto richiesto dal CTR VIA con nota n. 274419 del 22/05/2023, ha trasmesso, nei termini previsti dal testo unico ambientale, la documentazione integrativa richiesta, all'interno della quale si legge che [...] *A seguito di interlocuzione diretta con Terna S.p.A. si sono concordate le modalità di risoluzione dell'interferenza, che prevedono la realizzazione di un nuovo sostegno in linea con l'attuale tracciato dei conduttori, per rialzare la catenaria in corrispondenza dell'attraversamento della S.R.10. Nel piano particellare d'esproprio verrà inserita la superficie di servitù da perfezionata a valle della redazione del progetto di fattibilità dell'intervento a cura dell'Ente interferito. [...]*
- RITENUTA** esaustiva la documentazione integrativa inviata in data 09/06/2023, e registrata al protocollo regionale n. 312988, in relazione alle integrazioni richieste in sede di CTR VIA del 17/05/2023;



- VALUTATE in particolare condivisibili le considerazioni e le conclusioni effettuate dal proponente all'interno della documentazione di valutazione previsionale dell'impatto acustico nonché all'interno della documentazione di valutazione previsionale dell'impatto vibrazionale;
- RITENUTO che il progetto illuminotecnico sia conforme alla Legge Regionale n. 17/09;
- RITENUTO che tuttavia il proponente dovrà prevedere un sistema di regolazione del flusso degli apparecchi per ottenere i valori di illuminamento medio mantenuto, previsti dalla classificazione illuminotecnica adottata come dai calcoli illuminotecnici forniti, e dovrà implementare le obbligatorie riduzioni di flusso in orario notturno;
- VALUTATO che il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ha recepito tutte le integrazioni richieste dal gruppo istruttorio;
- RITENUTO che il proponente dovrà prevedere idonea cartellonistica nelle aree di deposito delle Terre e rocce da scavo descritte nella "Relazione del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo";
- VALUTATI idonei la metodologia generale e i software di modellizzazione utilizzati per la valutazione degli effetti sull'atmosfera;
- CONSIDERATO che per la stima delle concentrazioni di biossido di azoto il proponente ha utilizzato l'approccio ARM ("Ambient ratio method") mutuato da US-EPA, di  $NO_2=75\% NO_x$  per il calcolo della media annuale e  $NO_2=80\% NO_x$  per il 99.8° percentile orario;
- CONSIDERATO che lo studio diffusionale ha permesso di quantificare l'impatto positivo dell'opera sulla qualità dell'aria della zona comprendente l'attuale S.R.10, in particolare negli abitati di Saletto (Borgo Veneto) e di Ospedaletto Euganeo, dato che l'opera devierà buona parte del traffico sulla variante S.R.10var "Padana inferiore";
- CONSIDERATO tuttavia che, come evidenziato dal proponente, nello scenario di esercizio, lungo la nuova variante, su alcuni ricettori sensibili (localizzati nella parte ovest del tracciato in prossimità delle rotatorie), l'impatto per l'indicatore  $NO_2$ -media annuale è risultato significativo (con percentuali rispetto al valore limite leggermente superiori al 5%), dato che le emissioni da traffico vengono modellizzate come sorgenti al livello del suolo e non subiscono quindi la diluizione tipica dei casi di sorgenti in quota, di conseguenza non è inusuale rilevare delle concentrazioni non trascurabili nella carreggiata stradale e nelle fasce immediatamente adiacenti;
- CONSIDERATO che in relazione ai ricettori maggiormente impattati dalla fase di cantiere, il proponente ha eseguito una valutazione modellistica di dispersione del PM10, che ha evidenziato come l'impatto significativo, nei termini della linea guida ARPAV, riguardi il solo ricettore n. 1046 per l'indicatore PM10-perc.90.4 delle medie giornaliere che è stato incluso nel Piano di Monitoraggio in corso d'opera;
- RITENUTO che in fase di progettazione esecutiva il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) relativo all'intervento, per le varie matrici ambientali considerate, dovrà tenere conto di tutte le indicazioni riportate all'interno del paragrafo "valutazioni" della relazione istruttoria e dovrà essere esteso preferibilmente a un'annualità per l'ante operam. Tale PMA dovrà essere quindi definito con ARPAV preliminarmente all'inizio dell'ante operam;
- RITENUTO per quanto sopra di dover inserire un'opportuna condizione ambientale al fine di indicare come effettuare il monitoraggio ambientale;
- VISTI i pareri e le osservazioni pervenute ai sensi del comma 4 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06;
- VISTE inoltre le osservazioni del Comune di Borgo Veneto, trasmesse con nota n. 340022 del 26/06/2023 ai sensi del comma 5 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06, alle quali il proponente ha controdedotto con nota n. 346459 del 28/06/2023;
- RITENUTO di condividere le controdeduzioni espresse dal proponente in merito alle osservazioni di carattere ambientale trasmesse dal pubblico interessato alla Regione del Veneto ai sensi dei commi 4 e 5 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06;
- DATO ATTO inoltre che con nota n. 356817 del 03/07/2023 Veneto Strade S.p.A., a chiarimento delle



- controdeduzioni trasmesse dal Comune di Borgo Veneto con nota n. 346459 del 28/06/2023, ha inviato quanto richiesto in occasione della seduta del CTR VIA del 28/06/2023 ossia idonea documentazione dalla quale si evincono le interferenze del progetto con la rete scolante minore del Comune di Borgo Veneto, nonché la compatibilità con il sistema ciclo-pedonale e mobilità lenta in previsione degli strumenti urbanistici comunali;
- PRESO ATTO che fuori termine è pervenuta l'osservazione n. 333594 del 19/06/2023 della Sig.ra Stefania Berto;
- RITENUTO che l'osservazione sopra riportata non riguardi tematiche di carattere ambientale;
- CONSIDERATO che l'intervento è esterno ai siti della Rete Natura 2000;
- CONSIDERATO che, con riferimento alla verifica della relazione di valutazione d'incidenza dell'intervento e ai sensi della D.G.R. n. 1400/2017, il gruppo istruttorio ha predisposto la relazione tecnica n. 145/2023, pubblicata sul sito regionale, nella quale si dichiara una positiva conclusione (con prescrizioni) della procedura di valutazione di incidenza (art. 5 del D.P.R. n. 357/97 e ss.mm.ii.) a seguito del verificato rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2.2 dell'allegato A alla D.G.R. 1400/2017;
- CONSIDERATO che la coerenza dell'intervento con il quadro programmatico possa ritenersi dimostrata al termine della positiva conclusione degli adempimenti finalizzati all'ottenimento della conformità urbanistica;
- DATO ATTO che con nota n. 338567 del 23/06/2023 il proponente ha comunicato che "[...] con nota 14796/2023 del 14/06/2023 è stato dato avvio alla richiesta di promozione di un accordo di programma, ai sensi art. 7 L.R. 23/04/2004 n. 11 e art. 34 D.Lgs. 18/08/2000 n. 267, tra i Comuni di Borgo Veneto, Ponso, Ospedaletto Euganeo, Carceri, e la scrivente Società ai fini dell'ottenimento della conformità urbanistica dell'opera infrastrutturale, oggetto del procedimento";
- RILEVATO che nella medesima nota del 23/06/2023 il proponente ha inoltre comunicato che, successivamente all'avvio della richiesta di promozione di tale accordo di programma, è seguita la pubblicazione in Albo Pretorio da parte dei Comuni interessati dell'avviso di notificazione al fine di avvio della fase di evidenza pubblica;
- RICHIAMATA la L.R. n. 11/2004 con la quale all'art. 7 si dà atto che *per la definizione e la realizzazione di programmi d'intervento o di opere pubbliche o di interesse pubblico, che richiedono l'azione integrata e coordinata di comuni, province, Regione, amministrazioni statali e di altri soggetti pubblici o privati, può essere promossa la conclusione di accordi di programma ai sensi dell'articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali"*;
- RITENUTO che, in relazione a quanto sopra, prima del rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale, il proponente dovrà trasmettere l'Accordo di Programma sopracitato ratificato dai Comuni interessati;
- VISTA la nota di Veneto Strade S.p.A. del 04/07/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 361571 del 05/07/2023;
- VISTA la nota di Terna Rete Italia del 04/07/2023, acquisita al protocollo regionale n. 360359 del 04/07/2023, relativa alla risoluzione dell'interferenza con l'elettrodotto di propria competenza;
- VISTA nota del Comune di Borgo Veneto del 05/07/2023, acquisita al protocollo regionale n. 361891 del 05/07/2023;
- VISTO da ultimo il parere n. 214/2023, **Allegato A** al presente provvedimento, con il quale il Comitato Tecnico Regionale V.I.A., nella seduta del 28/06/2023, ha espresso parere favorevole al rilascio del giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto intitolato *Nuova S.R. 10 "Padana Inferiore"* - 1° lotto funzionale da Borgo Veneto a Carceri, situato nei Comuni di Borgo Veneto (PD), Ponso (PD), Ospedaletto Euganeo (PD) e Carceri (PD), in quanto la verifica effettuata permette di escludere che la realizzazione dell'intervento possa



- determinare impatti ambientali significativi e negativi, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali ivi riportate;
- PRESO ATTO** che le risultanze del verbale sono state approvate nel corso della medesima seduta;
- VISTA** la nota prot. n. 359600 del 04/07/2023, pervenuta successivamente alla seduta del 28/06/2023 del CTR VIA, con cui la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'area Metropolitana di Venezia e le Province di Belluno, Padova e Treviso esprime parere favorevole alla realizzazione del progetto, nel rispetto di alcune prescrizioni;
- CONSIDERATO** che dovranno essere rispettate le prescrizioni e le raccomandazioni riportate nel parere dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, di cui alle note n. 228394 del 28/04/2023 e n. 4886 del 04/01/2023, nel parere della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'area Metropolitana di Venezia e le Province di Belluno, Padova e Treviso, di cui alla nota prot. n. 359600 del 04/07/2023, e nella nota del Consorzio di Bonifica Adige Euganeo, prot. n. 599773 del 27/12/2022;
- PRESO ATTO** che il 05/07/2023 si è tenuta la Conferenza dei Servizi, la quale si è determinata favorevolmente in merito al rilascio della compatibilità ambientale del progetto in oggetto facendo proprio il parere n. 214 del 28/06/2023 del Comitato Tecnico Regionale VIA, **Allegato A** al presente provvedimento;
- VISTO** il verbale della Conferenza di Servizi finalizzata al rilascio del Provvedimento di VIA;
- TENUTO CONTO** che il provvedimento di VIA, conclusivo dell'endoprocedimento di cui alla D.G.R. n. 568/2018, ai sensi di quanto previsto dal comma 7 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/2006, adottato dal Direttore della struttura competente in materia di VIA, va compreso nel provvedimento autorizzatorio unico regionale di conclusione del procedimento attivato dal proponente con istanza acquisita agli atti con n. 500061 del 27/10/2022;
- CONSIDERATO** che, ai sensi di quanto stabilito dalla D.G.R. n. 568/2018 il provvedimento autorizzatorio unico regionale di cui all'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06, fermo restando che il responsabile dell'endoprocedimento finalizzato al rilascio del provvedimento regionale unico è il Direttore della struttura competente per materia, nel caso di interventi soggetti ad approvazione non di competenza regionale, è adottato dal Direttore di Area Tutela e Sicurezza del Territorio (o suo delegato);
- CONSIDERATO** che, il provvedimento di VIA ha efficacia temporale pari a 5 (cinque) anni a far data dalla pubblicazione del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale; decorsa l'efficacia temporale, senza che il progetto sia stato realizzato, il procedimento di V.I.A. deve essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza motivata del proponente, di specifica proroga da parte dell'Autorità competente;

DECRETA

1. Le premesse formano parte integrante del presente provvedimento.
2. Di prendere atto, facendolo proprio, del Parere espresso dal Comitato Tecnico Regionale VIA n. 214 del 28/06/2023, **Allegato A** al presente Provvedimento, di cui forma parte integrante e sostanziale, in ordine alla compatibilità ambientale per il progetto denominato sul progetto intitolato *Nuova S.R. 10 "Padana Inferiore"* – 1° lotto funzionale da Borgo Veneto a Carceri, situato nei Comuni di Borgo Veneto (PD), Ponso (PD), Ospedaletto Euganeo (PD) e Carceri (PD), proposto dalla società Veneto Strade S.p.A..
3. Di prendere atto delle determinazioni della Conferenza di Servizi di cui all'art. 14 della L. n. 241/1990, convocata ai sensi della D.G.R. n. 568/2018 e dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/2006, espresse nella seduta del 05/07/2023.
4. Di adottare il provvedimento di VIA favorevole relativamente all'intervento denominato *Nuova S.R. 10 "Padana Inferiore"* – 1° lotto funzionale da Borgo Veneto a Carceri, presentato dalla società Veneto Strade S.p.A., con sede legale in via Cesco Baseggio n. 5, Mestre-Venezia – C.F./P IVA 03345230274, per le



motivazioni di cui al parere del Comitato Tecnico Regionale VIA n. 214 del 28/06/2023, dando atto della positiva conclusione (con prescrizioni) della procedura di valutazione di incidenza, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali ivi contenute e confermate dalla Conferenza dei Servizi per la determinazione della compatibilità ambientale tenutasi il 05/07/2023, di seguito riportate:

<b>1</b>	<b>Macrofase</b>	<i>Ante operam</i>
	<b>Oggetto della condizione</b>	<p>1. Il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) relativo all'intervento, per le varie matrici ambientali considerate, dovrà tenere conto di tutte le indicazioni riportate all'interno del paragrafo "valutazioni" della relazione istruttoria e dovrà essere preferibilmente esteso a un'annualità per l'<i>ante operam</i>. Tale PMA dovrà essere quindi definito con ARPAV preliminarmente all'inizio della fase di <i>ante operam</i>.</p> <p>2. Gli esiti del monitoraggio e le relative valutazioni dovranno essere inviate ad ARPAV al termine di ciascuna annualità, per le varie fasi <i>ante operam</i> – corso d'opera – <i>post operam</i>. ARPAV potrà effettuare controlli in campo a carico del proponente, per verificare la corretta attuazione del monitoraggio.</p>
	<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	Almeno 90 giorni prima dell'inizio della fase di <i>ante operam</i> .
	<b>Soggetto verificatore</b>	Regione del Veneto anche avvalendosi di ARPAV con eventuali oneri a carico del Proponente ai sensi degli artt. 7 e 15 della Legge 132/2016.

<b>2</b>	<b>Macrofase</b>	<i>Ante operam – in corso d'opera – post operam</i>
	<b>Oggetto della condizione</b>	<p>Venga dato riscontro dell'attuazione delle prescrizioni riportate nella relazione istruttoria VINCA n. 145/2023.</p> <p>A tal fine il proponente dovrà provvedere all'invio di apposita documentazione agli uffici della Regione Veneto – Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso.</p>
	<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	Entro 60 giorni dal rilascio del PAUR dovrà essere inviata agli uffici della Regione Veneto – Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso, per la relativa valutazione, una prima relazione in cui indicare le modalità di attuazione delle prescrizioni e le tempistiche con cui fornire i relativi riscontri.
	<b>Soggetto verificatore</b>	Regione Veneto – Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso

5. Di dare atto che il presente provvedimento, conclusivo dell'endoprocedimento di cui alla D.G.R. n. 568/2018, dovrà essere compreso nel Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale ai sensi di quanto previsto dal comma 7 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/2006, il quale sarà adottato a conclusione del procedimento dal Direttore dell'Area Tutela e Sviluppo del Territorio.
6. Di trasmettere il presente provvedimento, ai sensi della D.G.R.V. n. 568/2018, alla Direzione Infrastrutture e Trasporti – U.O. Autostrade e Infrastrutture, in qualità di struttura regionale competente per materia, ai fini della conclusione del procedimento finalizzato al rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale.
7. Di dare atto che il presente provvedimento esplicherà efficacia a far data dalla pubblicazione del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale nel quale il presente atto verrà compreso.
8. Di stabilire che, ai sensi e per gli effetti dell'art. 25 del D.Lgs. n. 152/2006, il presente provvedimento ha efficacia temporale pari a 5 (cinque) anni a far data dalla pubblicazione del Provvedimento Autorizzatorio

Unico Regionale, decorsi i quali senza che il progetto sia stato realizzato, il procedimento dovrà essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'Autorità competente.

9. Avverso il presente provvedimento, è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) oppure in via alternativa al Presidente della Repubblica, nei termini e nelle modalità previste dal Decreto Legislativo n. 104/2010.
10. Di informare che gli obblighi di notifica del presente provvedimento verranno indicati e assolti a seguito della pubblicazione integrale del provvedimento autorizzatorio unico regionale nel quale il presente atto verrà compreso.
11. Di pubblicare l'oggetto del presente decreto nel Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto.

IL DIRETTORE  
Avv. Cesare LANNA

IL DIRETTORE U.O. VIA  
Ing. Lorenza Modenese

AL DECRETO n. 48 del 6 SET. 2023

ALLEGATO A

AL DECRETO n. 42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso



**REGIONE DEL VENETO**

COMITATO TECNICO REGIONALE V. I. A.  
(L.R. 18 febbraio 2016, n. 4)

**Parere n. 214 del 28/06/2023**

**Oggetto:** Veneto Strade S.p.A. – Nuova S.R. 10 “Padana Inferiore” – 1° lotto funzionale da Borgo Veneto a Carceri. Comuni di localizzazione: Borgo Veneto (PD), Ponso (PD), Ospedaletto Euganeo (PD) e Carceri (PD).  
**Domanda per il rilascio del procedimento autorizzativo unico regionale (art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii., art. 11 L.R. n. 4/16, D.G.R. n. 568/2018).**  
**Codice progetto: 51/22.**

**PREMESSA AMMINISTRATIVA**

- VISTA la Dir. 13/12/2011 n. 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, così come modificata dalla Dir. 16/42014 n. 2014/52/UE;
- VISTO il D.Lgs. n. 152/2006 “Norme in materia ambientale” e in particolare la Parte Seconda del citato decreto rubricata “Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione integrata ambientale (IPPC)”;
- VISTO il D.Lgs. n. 104/2017 “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”, che ha riformato la Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006;
- VISTO in particolare l’art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06 rubricato “Provvedimento autorizzatorio unico regionale”;
- VISTA la L.R. n. 4 del 18/02/2016 “Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale” che ha riformato la disciplina regionale in materia di VIA, abrogando la previgente L.R. n. 10 del 26/03/1999: “Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d’impatto ambientale”;
- VISTA la D.G.R. n. 568/2018 con la quale la Giunta regionale ha provveduto a stabilire, tra le altre, la disciplina attuativa della procedura di VIA di cui alla citata L.R. n. 4/2016;
- TENUTO CONTO che l’intervento in oggetto risulta riconducibile alla tipologia progettuale di cui al punto 7, lettera h) dell’Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006;
- PRESO ATTO che con nota n. 484020 del 18/10/2022 la Direzione Infrastrutture e Trasporti ha comunicato alla Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – Unità Organizzativa VIA che tra le progettazioni viarie di più ampio respiro in corso di realizzazione e approvazione da parte della società Veneto Strade, rientra senza dubbio il completamento della nuova SR10, dorsale stradale di primario interesse regionale [...];

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 48 del -6 SET. 2023

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso



- VISTA** l'istanza per il rilascio del provvedimento autorizzatorio unico regionale relativa all'intervento in oggetto specificato, presentata da Veneto Strade S.p.A. (P.IVA 03345230274), con sede legale in via Cesco Baseggio, 5, a Mestre (VE), acquisita dagli Uffici della Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – Unità Organizzativa VIA con prot. n. 500061 del 27/10/2022;
- CONSIDERATO** che il progetto riguarda la realizzazione della nuova S.R. n. 10 “Padana Inferiore” – I° lotto funzionale da Borgo Veneto a Carceri passando per i Comuni di Ponso e Ospedaletto Euganeo, tutti in provincia di Padova;
- VISTA** la nota n. 529450 del 15/11/2022 con la quale i competenti Uffici della Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – U.O. VIA hanno richiesto il perfezionamento dell'istanza;
- PRESO ATTO** che con note n. 535224 del 18/11/2022 e n. 546555 del 25/11/2022, il proponente ha ottemperato a quanto sopra richiesto con nota del 15/11/2022;
- VISTE** le note n. 546882 del 25/11/2022 e n. 569532 del 09/12/2022, con le quali gli Uffici della Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – U.O. VIA hanno provveduto, ai sensi dell'art. 27-bis, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006, alla comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti territoriali interessati di avvenuta pubblicazione della documentazione depositata dal proponente sul sito web dell'Unità Organizzativa V.I.A. della Regione Veneto e richiesta di verifica formale;
- CONSIDERATO** che in riscontro alla comunicazione di avvenuta pubblicazione, n. 546882 del 25/11/2022, e n. 569532 del 09/12/2022, sono pervenute alla scrivente (nei termini previsti dall'art. 27-bis, comma 3, del D.Lgs. n. 152/2006), le seguenti richieste di documentazione integrativa:
1. Consorzio di Bonifica Adige Euganeo, nota n. 599773 del 27/12/2022;
  2. VERSALIS S.p.A., nota n. 2815 del 03/01/2023;
  3. Autorità di Bacino Veneto Orientale, nota n. 4886 del 04/01/2023;
  4. Comune di Borgo Veneto, nota n. 4906 del 04/01/2023.
- Fuori termine è pervenuta la nota di integrazioni di Tema, n. 50548 del 27/01/2023.
- VISTA** la nota n. 4886 del 04/01/2023 con la quale l'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali ha espresso, per l'opera proposta, parere favorevole con raccomandazioni;
- VISTA** la nota n. 4906 del 04/01/2023 con la quale il Comune di Borgo Veneto ha trasmesso il certificato di destinazione urbanistica, così come richiesto con note n. 546882 del 25/11/2022 e n. 569532 del 09/12/2022;
- VISTE** le note n. 13035 del 10/01/2023 e n. 63811 del 02/02/2023, con cui i competenti Uffici della Regione Veneto, a seguito di verifica formale, hanno inviato richiesta di completamento della documentazione progettuale al proponente, il quale ha ottemperato con pec registrate al protocollo regionale n. 73912 del 08/02/2023, n. 93908, 93925, 93936 e 93948 del 17/02/2023 e n. 107548 del 27/02/2023 e da ultimo con nota n. 135006 del 10/03/2023;
- VISTA** la nota n. 25514 del 16/01/2023 con la quale il Comune di Carceri ha trasmesso il certificato di destinazione urbanistica, così come richiesto con note n. 546882 del 25/11/2022 e n. 569532 del 09/12/2022;
- CONSIDERATO** che nella seduta del Comitato Tecnico Regionale VIA del 18/01/2023 è avvenuta la presentazione, da parte del proponente, del progetto in questione ed è stato nominato il gruppo istruttorio incaricato dell'esame dello stesso;
- VISTA** la nota n. 116344 del 01/03/2023 con la quale Tema Rete Italia ha comunicato al proponente, e alla Regione Veneto per conoscenza, l'incompatibilità dell'opera con l'elettrodotto in descrizione, chiedendo al contempo alla stessa una variante progettuale al fine di risolvere l'incompatibilità ravvisata;

- VISTA la nota n. 123749 del 06/03/2023 con la quale Veneto Strade S.p.A. ha comunicato che in data 24/03/2023 sarebbe avvenuta la presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA, presso la sala conferenze della biblioteca comunale del Comune di Borgo Veneto (PD) Loc. Saletto, Piazza della Vittoria n. 1;
- VISTA la nota n. 146881 del 16/03/2023 con cui il proponente ha comunicato che *considerato che il progetto è finanziato dalla Delibera CIPESS n. 1/2022 per l'assegnazione delle risorse del fondo Sviluppo e Coesione (FSC) – Anticipazioni 2021-2027, [...] coerentemente con la sopradetta Delibera, la denominazione dell'intervento è Nuova SR10 "Padana Inferiore"*, evidenziando che verranno trasmessi quanto prima gli elaborati aggiornati;
- VISTA la nota n. 169762 del 28/03/2023 con la quale Veneto Strade S.p.A. ha comunicato che in data 24/03/2023 è avvenuta la presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA, presso la sala conferenze della biblioteca comunale del Comune di Borgo Veneto (PD) Loc. Saletto, Piazza della Vittoria n. 1;
- VISTA la nota n. 176184 del 30/03/2023, con la quale il Direttore dell'Area Tutela e Sicurezza del Territorio, ritenuta conclusa la fase di verifica della completezza documentale prevista dal comma 3 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/2006, ha comunicato di aver provveduto alla pubblicazione sul sito web dell'avviso di cui all'art. 23, comma 1, lettera e), del D.Lgs. n. 152/2006, e di aver dato conseguentemente avvio del procedimento a partire dal 30/03/2023;
- VISTE le note n. 188867 del 03/04/2023 e n. 189155 del 06/04/2023, con le quali il proponente ha trasmesso gli elaborati aggiornati, e nei quali è stata modificata solamente la denominazione del progetto, così come precedentemente comunicato con la suindicata nota n. 146881 del 16/03/2023;
- VISTA la nota n. 187794 del 05/04/2023 con la quale la Società Italgas reti S.p.A. ha comunicato le proprie prescrizioni generali ai fini di un corretto coordinamento tra le parti;
- VISTA la nota n. 217132 del 21/04/2023 con la quale il Consorzio di Bonifica Adige Euganeo ha comunicato che *non è chiaro il recepimento delle prescrizioni impartite con precedente nota n. 599773 del 27/12/2022;*
- VISTA la nota n. 229407 del 28/04/2023 con la quale la Società A4autostrada – Brescia, Verona, Vicenza e Padova, ha comunicato il proprio parere favorevole con osservazioni in merito all'opera proposta;
- VISTA la nota n. 228394 del 28/04/2023 con la quale l'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali ha confermato quanto già espresso con precedente nota n. 4886 del 04/01/2023;
- VISTA la nota n. 265001 del 16/05/2023 con cui la Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – UO Vas, Vinca, Capitale Naturale e Nuvv ha trasmesso il proprio contributo istruttorio;
- CONSIDERATO che in data 17/05/2023 si è tenuta la discussione del progetto in oggetto e il Comitato Tecnico regionale, sulla base delle risultanze della relazione tecnica predisposta dal gruppo istruttorio, nonché dei pareri pervenuti, ha ritenuto di richiedere al proponente alcune integrazioni alla documentazione depositata;
- VISTA la nota n. 274419 del 22/05/2023 con la quale, alla luce delle risultanze del Comitato Tecnico regionale VIA del 17/05/2023, sono state richieste al proponente alcune integrazioni alla documentazione depositata;
- PRESO ATTO che con nota n. 312988 del 09/06/2023, il proponente ha trasmesso nei termini previsti la documentazione integrativa, provvedendo altresì a controdedurre, come richiesto, alle osservazioni pervenute;
- PRESO ATTO che nella medesima nota n. 274419 del 22/05/2023 i competenti Uffici della U.O. VIA



- chiedevano ai Comuni di Ponso (PD) e Ospedaletto Euganeo (PD) di trasmettere, come richiesto precedentemente con note n. 546882 del 25/11/2022, e n. 569532 del 09/12/2022, il certificato di destinazione urbanistica dell'area di progetto;
- VISTA la nota n. 276075 del 22/05/2023 con la quale TIM S.p.A. ha trasmesso il proprio parere favorevole relativamente al progetto in esame;
- VISTA la nota n. 313043 del 09/06/2023 con la quale è stata convocata, per il giorno 05/07/2023, in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14-ter della L. n. 241/1990, la conferenza dei servizi di cui al D.Lgs. n. 152/2006 e alla D.G.R. n. 568/2018;
- PRESO ATTO che il proponente con nota n. 338567 del 23/06/2023 ha comunicato che *con nota 14796/2023 del 14/06/2023 è stato dato avvio alla richiesta di promozione di un accordo di programma, ai sensi art. 7 L.R. 23/04/2004 n. 11 e art. 34 D.Lgs. 18/08/2000 n. 267, tra i Comuni di Borgo Veneto, Ponso, Ospedaletto Euganeo, Carceri, e la scrivente Società ai fini dell'ottenimento della conformità urbanistica dell'opera infrastrutturale, oggetto del procedimento;*
- PRESO ATTO che nella medesima nota del 23/06/2023 il proponente ha inoltre comunicato che successivamente all'avvio della richiesta di promozione di un accordo di programma, è seguita la pubblicazione in Albo Pretorio da parte dei Comuni interessati dell'avviso di notificazione al fine di avvio della fase di evidenza pubblica;
- VISTA la nota n. 345449 del 27/06/2023 con la quale il Comune di Ospedaletto Euganeo (PD) ha trasmesso il certificato di destinazione urbanistica dell'opera in esame;
- TENUTO CONTO che ai sensi dell'art. 10, comma 3, del D.Lgs. n. 152/2006 la procedura di VIA comprende le procedure di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997;
- VISTA la D.G.R. n. 1400/2017 avente per oggetto: *"Nuove disposizioni relative all'attuazione della direttiva comunitaria 92/43/Cee e D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii.. Approvazione della nuova "Guida metodologica per la valutazione di incidenza. Procedure e modalità operative.", nonché di altri sussidi operativi e revoca della D.G.R. n. 2299 del 9/12/2014."*;
- CONSIDERATO che con riferimento alla valutazione d'incidenza dell'intervento, il proponente ha presentato la dichiarazione di non necessità di procedura di valutazione di incidenza, redatta ai sensi della D.G.R.V. n. 1400/2017;
- PRESO ATTO che con nota n. 346787 del 28/06/2023 la Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – UO Vas, Vinca, Capitale Naturale e Nuvv ha trasmesso la relazione n. 145/2023 nella quale si dichiara una positiva conclusione (con prescrizioni) della procedura di valutazione di incidenza (art. 5 del D.P.R. n. 357/97 e ss.mm.ii.) a seguito del verificato rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2.2 dell'allegato A alla D.G.R. 1400/2017;
- PRESO ATTO che entro i termini di cui al comma 4 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06, sono pervenute le seguenti osservazioni:
1. Sig. Gabaldo A., nota n. 213967 del 20/04/2023;
  2. Sig. Gabaldo M., nota n. 215321 del 20/04/2023;
  3. Sig. Fogo, nota n. 214408 del 20/04/2023;
  4. Sig.ra Bordin, nota n. 214287 del 20/04/2023;
  5. Sig. Girardi, nota n. 214459 del 20/04/2023;
  6. Sig.ra Cillo, nota n. 216799 del 21/04/2023;
  7. Sig. Cillo, nota n. 216796 del 21/04/2023;
  8. Sig.re Zanca e Salvà, nota n. 231351 del 02/05/2023;
  9. Sig.ra Salvà, nota n. 231363 del 02/05/2023.
- PRESO ATTO che fuori termine è pervenuta, con nota n. 333594 del 19/06/2023, l'osservazione della Sig.ra Stefania Berto;

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 48 del 26 SET. 2023

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso



VISTA la nota n. 340022 del 26/06/2023 con la quale il Comune di Borgo Veneto ha trasmesso, entro i termini previsti dal comma 5 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06, le proprie osservazioni relativamente alla documentazione integrativa inviata in data 09/06/2023;

PRESO ATTO che con nota n. 346459 del 28/06/2023, il proponente ha controdedotto alle osservazioni trasmesse dal Comune di Borgo Veneto con la suindicata nota n. 340022 del 26/06/2023;

ESAMINATA tutta la documentazione agli atti ed evidenziati gli aspetti di seguito riportati.



## BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto è denominato Nuova SR10 "Padana Inferiore" nel tratto compreso tra i comuni di Borgo Veneto e Carceri, dando continuità al tratto di variante alla SR10 già realizzato tra Monselice e Carceri, collegando la nuova infrastruttura con il sistema autostrada in corrispondenza del casello di Santa Margherita d'Adige sulla A31-Valdastico. L'intervento, oggetto di progettazione, ricade interamente nel territorio della Regione Veneto e in particolare nella Provincia di Padova.



Complessivamente, l'intervento prevede la realizzazione di circa 6.5 km in nuova sede per la Strada regionale SR10, con caratteristiche di strada tipo C1- Extraurbana Secondario, secondo la classificazione del D.M. del 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".



Secondo quanto riferito dal proponente l'analisi dello stato di fatto della rete infrastrutturale esistente nell'area di intervento evidenzia come l'attuale SR10 presenti delle caratteristiche non più sufficienti per supportare il traffico presente, sia in relazione all'entità del carico veicolare, sia in relazione alla sicurezza della circolazione.

Il progetto della nuova SR10 (tratta Legnago-Carceri), il cui itinerario comprende anche il tratto di intervento in esame, è identificato come un'opera prioritaria la cui realizzazione consentirebbe di risolvere le criticità legate agli elevati livelli di congestione da traffico stradale registrati sull'itinerario di riferimento, infatti:

- il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) del Veneto (2020) individua il corridoio infrastrutturale che va da Legnago a Monselice come "ipotesi di connessione" nell'elaborato che fotografa lo schema della mobilità regionale;
- il Piano Regionale dei Trasporti (2020) identifica la nuova SR10 (tratta Legnago-Carceri) come un'opera prioritaria la cui realizzazione consentirebbe di risolvere le criticità legate agli elevati livelli di congestione da traffico stradale registrati sull'itinerario di riferimento;
- a livello provinciale, il nuovo corridoio della variante alla SR10 da Legnago a Carceri si ritrova sia nel



- PTCP della Provincia di Verona (2015) come "rete viaria principale in progetto", sia nel PTCP della Provincia di Padova (2010), quale "previsione di progetto consolidata di livello sovraprovinciale";
- d) inoltre, il Piano Provinciale delle Viabilità della Provincia di Padova (2012) tra le priorità strategiche individua la realizzazione dell'itinerario n. 11 "Completamento nuova SR10 da Carceri (PD) a Legnago (VR)".

L'analisi della SR10 storica rivela caratteristiche geometrico-funzionali che ne penalizzano il livello di servizio:

- una ridotta sezione stradale (mediamente attorno agli 8.00 m);
- presenza di numerose e frequenti intersezioni a raso, e accessi alle proprietà private;
- un tessuto insediativo diffuso che si è sviluppato negli anni lungo l'asse stradale, arteria portante per l'economia del territorio, che ha determinato l'inclusione della SR10 all'interno dei centri abitati, realizzando di fatto addossamenti lineari di tipo residenziale e/o industriale lungo la gran parte dell'itinerario.

Proprio per queste caratteristiche di inserimento territoriale, l'infrastruttura svolge la duplice funzione di asse di attraversamento est-ovest per i traffici a media/lunga percorrenza e di asse di distribuzione per i traffici locali a corto raggio: è evidente come le esigenze di queste due tipologie di utenza siano diametralmente opposte, la cui sovrapposizione determina una perdita generale di efficienza della strada Statale.

## DESCRIZIONE DEL SIA

Per la redazione del SIA e in considerazione dell'attuale orientamento legislativo, sono stati considerati i seguenti quadri di riferimento:

- QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO E REGIME VINCOLISTICO
- QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
- QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

## QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il proponente ha analizzato gli strumenti di pianificazione a diversa scala presenti nel territorio. Si riportano di seguito le conclusioni tratte dal proponente per ciascun strumento pianificatorio analizzato:

- **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC):** il Piano vigente è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 62 del 30/06/2020 (BUR n. 107 del 17/07/2020).  
Il proponente riporta gli ambiti maggiormente significativi:
  - territorio attraversato di tipo rurale (cfr. Tav. 01a *Uso del suolo - Terra*):
    - aree agropolitane;
    - aree ad elevata utilizzazione agricola;
    - Modello Strutturale degli Acquedotti del Veneto (MOSAV), che definisce le infrastrutture sovra-ambito vocate al prelievo ed alla distribuzione potabile a scala regionale (cfr. Tav. 01b *Uso del suolo - Acqua*);
  - elementi di cui al sistema idrogeologico (cfr. Tav. 01c *Uso del suolo - Idrogeologia e rischio sismico*):
    - rete consortile utilizzata a fini irrigui;
    - bacini soggetti a sollevamento meccanico;
  - sistemi della distribuzione del gas ed elettrodotti (Tav. 03 *Energia e Ambiente*);
  - ambiti di paesaggio: bassa pianura veneta (cfr. Tav. 09 *Sistema del territorio rurale e della rete ecologica - Elaborato n. 33 Bassa Pianura tra i Colli e l'Adige*).
- **Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito:** l'intervento in esame afferisce all'Ambito n. 13 di cui non è stato ancora redatto il relativo PPRA. Il tracciato di progetto ricade infine all'interno dell'ambito n. 33 "Bassa Pianura tra i Colli e l'Adige". Il proponente riferisce che è stato verificato come nessuno degli elementi: Ville venete, Ville del Palladio, parchi e giardini di rilevanza paesaggistica, forti e manufatti difensivi di valore storico, siti dell'archeologia industriale, patrimonio architettonico del Novecento, sia direttamente interferito dal progetto.
- **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP Padova):** le interferenze rilevate

maggiormente significative riguardano:

- aree a scolo meccanico e aree esondabili; si tratta di aree soggette a rischio idraulico legato alla rete di bonifica (art. 13.7 delle NTA) che in quest'area è di competenza del Consorzio Adige Euganeo;
  - un polo produttivo esistente di interesse provinciale in Comune di Borgo Veneto (art. 31 delle NTA);
  - aree afferenti al comparto territoriale individuato come "Progetto Bonifiche e Tenute Storiche" ai sensi dell'art. 23 delle NTA "Paesaggi Antropici".
- Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030: l'opera in progetto si inserisce nella strategia n. 4 "S4 - Efficiantare e completare la rete stradale regionale", segnatamente nell'azione "A4.1 Completare il disegno della rete infrastrutturale stradale sulla base dell'analisi della domanda di trasporto e degli impatti delle nuove infrastrutture sul sistema socioeconomico regionale";
- Piano Provinciale delle Viabilità della Provincia di Padova;
- Piano Regionale dell'Attività di Cava (PRAC);
- Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali (PGRA): il proponente riferisce che anche l'aggiornamento del Piano non individua aree connotate da pericolosità o da rischio da alluvioni interferite dal progetto in esame;
- Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali (PGA): il proponente riferisce che la progettazione in esame non è in grado di influenzare il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale delle acque dei corpi idrici oggetto del Piano che sono interessati dal tracciato né in fase di cantiere, per la quale a protezione delle acque superficiali è prevista l'adozione di tutte le necessarie buone pratiche di cantiere, né in fase di esercizio, in cui non si avranno interazioni dirette con i corpi idrici superficiali, e per la quale è previsto il collettamento ed il trattamento delle acque di piattaforma;
- Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione (PAI): nel SIA si riferisce che non si rilevano interferenze con aree connotate da pericolosità riconducibile a processi geomorfologici di versante e da frana;
- Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI): il Piano di riferimento è quello del Montagnanese sottoscritto in data 15/05/2009 dai Comuni di Megliadino San Fidenzio, Santa Margherita d'Adige e Saletto dalla cui fusione il 17/02/2018 è nato il Comune di Borgo Veneto. Il progetto inizia con lo svincolo di Borgo Veneto che si attesta sulla viabilità esistente con una rotatoria a raso su via XXVIII aprile e con una rotatoria a raso sulla SP18. Dalla SP18 si sviluppa la prevista nuova viabilità di connessione con la A31 che si raccorda con tre rotatorie a raso, in ordine da sud verso nord, a via Granze (rot. A), a via Bosco II° tronco (rot. B) e a via Bosco I° tronco (rot. C), sino a innestarsi sulla rotatoria esistente di raccordo con l'asse autostradale. Procedendo in direzione est, alla pk 1+145 circa inizia il viadotto con cui il tracciato di progetto passa via Lunga. Nel tratto di cui si è detto e fino al confine comunale con Ponso, si segnalano i seguenti due corpi idrici minori intercettati, in ordine da ovest verso est: lo scolo Gualdo e lo scolo Santa Margherita in corrispondenza del depuratore localizzato poco più a nord del tracciato. Dall'esame della Tav. A.4 - *Carta della trasformabilità*, emerge che:
- il tracciato di progetto è coerente con lo sviluppo planimetrico del corridoio infrastrutturale previsto per la nuova SR10 che è stato recepito nel Piano, fatto salvo per il nuovo tratto di collegamento con la A31;
  - la viabilità di collegamento con la A31 attraversa un ambito classificato come area di urbanizzazione consolidata del sistema produttivo (art. 12.4 delle Norme Tecniche).

Dall'esame delle Tavv. A.3.1 - *Carta delle fragilità-compatibilità* e A.3.2 - *Carta delle fragilità-tutele*, emerge che:

- l'inizio dell'intervento lambisce dei territori che sono identificati come "aree rappresentative dei paesaggi storici del Veneto" e disciplinate dall'art. 8.3.4.7 delle Norme Tecniche;
- in ordine alla compatibilità geologica ai fini urbanistici-edificatori, le aree interessate dall'opera sono prevalentemente "aree idonee a condizione" che vengano sottoposte a specifica indagine di verifica delle penalità idrogeologiche e geolitologiche che, rilevate negli ambiti indagati, possono essere considerate condizioni predisponenti al dissesto idrogeologico.

Dall'esame del PAT comunale adottato con d.c.c. n. 2 del 21/02/2022, emerge che: le aree attraversate dal tracciato in corrispondenza dello svincolo di Borgo Veneto e sino a dopo l'intersezione con via

42 05-07-2023

Lunga, sono identificate come idonee in ordine alla compatibilità geologica ai fini urbanistico-edificatori a condizione che vengano sottoposte a specifica indagine di verifica delle penalità idrogeologiche e geolitologiche (cfr. Tav. A.3 *Fragilità-Tutele* di cui al PAT 2022). Lo sviluppo planimetrico del tracciato di progetto è coerente per tutta la sua estensione con l'itinerario recepito nel Piano, compreso il tratto di viabilità di collegamento con la A31; quest'ultima attraversa un ambito a destinazione produttiva esistente e per cui è previsto un ulteriore sviluppo (art. 33, commi 1 e 2 delle Norme Tecniche) (cfr. Tav. A.4 *Trasformabilità* di cui al PAT 2022).

In ultima analisi il proponente segnala le seguenti interferenze:

- la fascia di rispetto del depuratore localizzato a nord del tracciato in corrispondenza dello scolo Santa Margherita (art. 16.1 NT);
  - la fascia di distanza minima dalle residenze civili sparse e dai limiti delle zone agricole, in corrispondenza dell'allevamento intensivo localizzato a nord dello svincolo di Borgo Veneto (art. 16.2 NT);
  - il tracciato intercetta un metanodotto e relative fasce di rispetto in corrispondenza dello svincolo di Borgo Veneto e subito dopo l'intersezione con via Lunga (art. 22 NT);
  - un filare alberato classificato come "invariante di natura paesaggistica" (art. 26 NT).
- **Piano di Assetto del Territorio (PAT Comune di Ponso):** in Comune di Ponso, procedendo verso est, il tracciato scavalca in viadotto la SP76, mentre alla pk indicativa 3+315 supera la via Santi in corrispondenza del confine comunale con Ospedaletto Euganeo. Il tracciato rientra all'interno del corridoio individuato dal PRG e pur mantenendosi in zone agricola, si accosta alle zone di espansione residenziale distribuite lungo la SP76. Le uniche interferenze rilevabili in questo tratto sono riconducibili ai tracciati di un oleodotto e di un elettrodotto e relative fasce di rispetto. Procedendo verso est, sino a poco prima del viadotto sulla SP76, le aree attraversate dal tracciato in progetto sono classificate come idonee allo sviluppo urbanistico ed edilizio a condizione che vengano sottoposte a specifica verifica delle penalità geolitologiche ivi rilevate e che possono essere considerate condizioni predisponenti al dissesto idrogeologico. Dal tratto in cui il tracciato si sviluppa in viadotto per lo scavalco della SP76 e fino al confine comunale con Ospedaletto, le aree attraversate dall'opera sono classificate come idonee allo sviluppo urbanistico ed edilizio in quanto, a seguito della verifica geologica, non sono state rilevate penalità geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche e idrauliche.
- **Piano di Assetto del Territorio (PAT Comune di Ospedaletto Euganeo):** il Comune di Ospedaletto Euganeo Urbana non si è dotato di Piano; lo strumento urbanistico cui si è fatto riferimento è il PATI dell'Estense adottato dal Comune di Ospedaletto Euganeo con d.c.c. n. 18 del 08/07/2010. Il tracciato rientra all'interno del corridoio di intervento individuato dal PRG, accostandosi ad alcuni ambiti di espansione produttiva localizzati poco più a nord. Procedendo verso est, poco dopo il confine comunale con Ponso, è previsto lo svincolo di Ponso, con viadotto sull'asse principale e una rotonda a piano campagna che si raccorderà con la SP91; dopo aver superato in viadotto la via Malipiera, strada arginale dello scolo Braggio, e via Murello, il tracciato intercetta via Malacarne e l'omonimo corso d'acqua che scorre parallelamente ad essa, la cui interferenza viene risolta con cavalcavia. È inoltre prevista la realizzazione di un intervento di collegamento tra via Malipiera e via Murello, funzionale alla ricucitura viabilistica locale dopo la chiusura di quest'ultima. In questo tratto di itinerario non si rileva la presenza di alcun vincolo o di altri elementi significativi da segnalare. In corrispondenza dello svincolo di Ponso e dall'intersezione con via Murello fino al confine comunale con Carceri, le aree attraversate dal tracciato in progetto sono classificate come idonee allo sviluppo urbanistico ed edilizio a condizione che vengano sottoposte a specifica verifica delle penalità idrogeologiche ivi rilevate e che possono essere considerate condizioni predisponenti al dissesto idrogeologico. Il resto delle aree attraversate dall'opera è classificato come idoneo allo sviluppo urbanistico ed edilizio in quanto, a seguito della verifica geologica, non sono state rilevate penalità geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche e idrauliche.
- **Piano di Assetto del Territorio (PAT Comune di Carceri):** il tratto di nuova costruzione termina con lo svincolo di Carceri che si raccorda alla SP15 e alle viabilità interpoderali interessate. È previsto inoltre un collegamento per le provenienze da est che, staccandosi dal tracciato della SR10 esistente, si attesta con rotonda a raso sulla SP15 in corrispondenza dell'incrocio con via Malacarne. Il tracciato di progetto rientra all'interno del corridoio individuato dal PRG che si sviluppa parallelamente a un ambito di espansione produttiva previsto in fregio alla SP15. Dal confine comunale con Ospedaletto procedendo verso est, si rilevano i seguenti elementi e/o ambiti interessati dall'itinerario di progetto



così come individuati nella "Carta della Trasformabilità" del PAT:

- area di connessione naturalistica di secondo grado (art. 40), quale elemento strutturale della rete ecologica individuata a scala comunale, ovverosia porzioni di territorio caratterizzate da destinazione agricola prevalente e "mista", ove cioè sia presente un edificato diffuso su cui insistano anche previsioni insediative e/o infrastrutturali non prevalenti;
- percorso escursionistico Lozzo-Santa Caterina (art. 34);
- ambiti di edificazione diffusa (art. 28), ovverosia addensamenti edilizi a morfologia lineare disposti lungo gli assi viari.

Il tracciato di progetto non interessa nessuno dei vincoli censiti dal PAT; l'intervento termina prima che possa invadere le aree a pericolosità idraulica moderata di cui al PAI. La porzione del territorio comunale attraversata dal tracciato è classificata come idonea alle trasformazioni rispetto alla compatibilità geologica a condizione che siano effettuate specifiche indagini geognostiche e idrogeologiche finalizzate a verificare l'idoneità del suolo all'edificazione.

Gli esiti dell'analisi di coerenza svolta dal proponente sono sintetizzati nella seguente tabella in cui il grado di coerenza è espresso come segue:

PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE A VALENZA REGIONALE	GRADO DI COERENZA
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	
Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito	
PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE A VALENZA PROVINCIALE	GRADO DI COERENZA
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Padova	
PIANIFICAZIONE DI SETTORE	GRADO DI COERENZA
<i>Pianificazione in tema di mobilità e trasporti</i>	
Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030	
Piano Provinciale delle Viabilità della Provincia di Padova	
<i>Pianificazione in tema di attività estrattive</i>	
Piano Regionale dell'Attività di Cava	
<i>Pianificazione a scala di distretto idrografico</i>	
Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali	
Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali	
Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione	
LIVELLO COMUNALE	GRADO DI COERENZA
Comune di Borgo Veneto	
Comune di Ponso	
Comune di Ospedaletto Euganeo	
Comune di Carceri	

Non si rilevano elementi di incoerenza.

Si rilevano situazioni in cui l'attuazione dell'intervento, in assenza di una adeguata progettazione, potrebbe determinare un contrasto al perseguimento degli obiettivi di cui ai Piani/Programmi analizzati.

Non si rilevano interazioni significative tra le azioni di progetto ed i loro potenziali effetti su quanto previsto dai Piani/Programmi considerati.

Di seguito si riportano le valutazioni effettuate dai competenti Uffici della Direzione Pianificazione Territoriale.

Esaminata la documentazione progettuale, in relazione al PTRC, ai Piani di Area e ai piani ambientali regionali, nonché alle tutele paesaggistiche di cui agli articoli 136 e 142 del D.Lgs. n. 42/2004, si rileva quanto segue:

1. Il tracciato in progetto non interessa ambiti tutelati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004, art. 136 e 142.

2. Il tracciato di progetto ricade in quasi tutto il suo percorso nella categoria di sistema del territorio rurale "Agropolitano" di cui agli artt. 7 e 9 delle Norme Tecniche del PTRC. Per piccole porzioni di tracciato, lo stesso ricade nella categoria di sistema del territorio rurale "Aree ad elevato utilizzo agricolo" di cui agli artt. 7 e 10 delle Norme Tecniche del PTRC.
3. Il tracciato di progetto, al suo estremo est, lambisce un ambito territoriale individuato dalla categoria di sistema del territorio rurale e della rete ecologica "centri storici desunti dall'atlante dei centri storici della regione veneto".

Ciò premesso, per quanto di competenza, si comunica che l'intervento risulta in linea generale coerente con i contenuti del PTRC della Regione del Veneto.

### Vincoli

Il proponente, ai fini della verifica dell'assetto vincolistico del paesaggio, ha considerato i beni paesaggistici tutelati ai sensi della legislazione nazionale non rilevando interferenze né con aree tutelate ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 né con le diverse valenze paesaggistiche e storico-architettoniche censite all'interno dell'area di studio.

Per la verifica dell'assetto vincolistico di natura idrogeologica, ha considerato le informazioni di cui al P.G.R.A. e al P.A.I., e ha rilevato che sia le aree suscettibili di alluvioni (P.G.R.A. 2016 e 2021) che quelle connotate da pericolosità di carattere geologico non risultano essere interessate dal progetto.

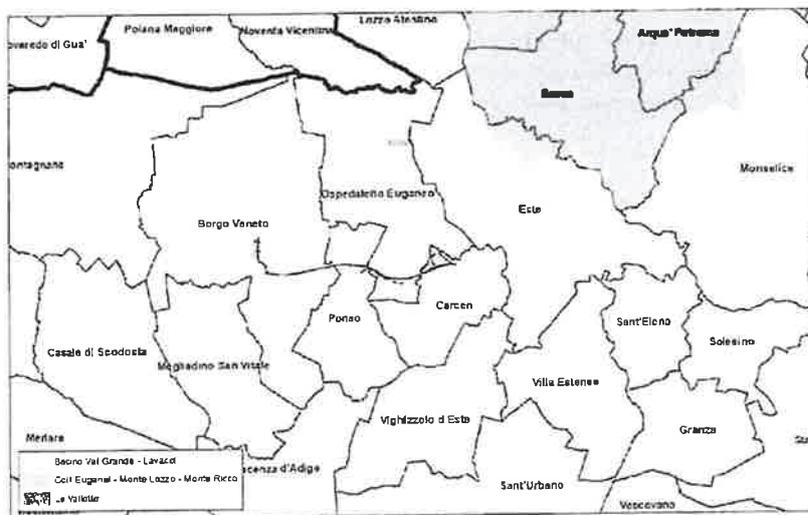
Il proponente ha inoltre verificato la presenza del vincolo idrogeologico di cui al R.D. n. 3267/1923 e ha rilevato che l'intervento in esame non attraversa ambiti territoriali vincolati ai sensi del suddetto regio decreto.

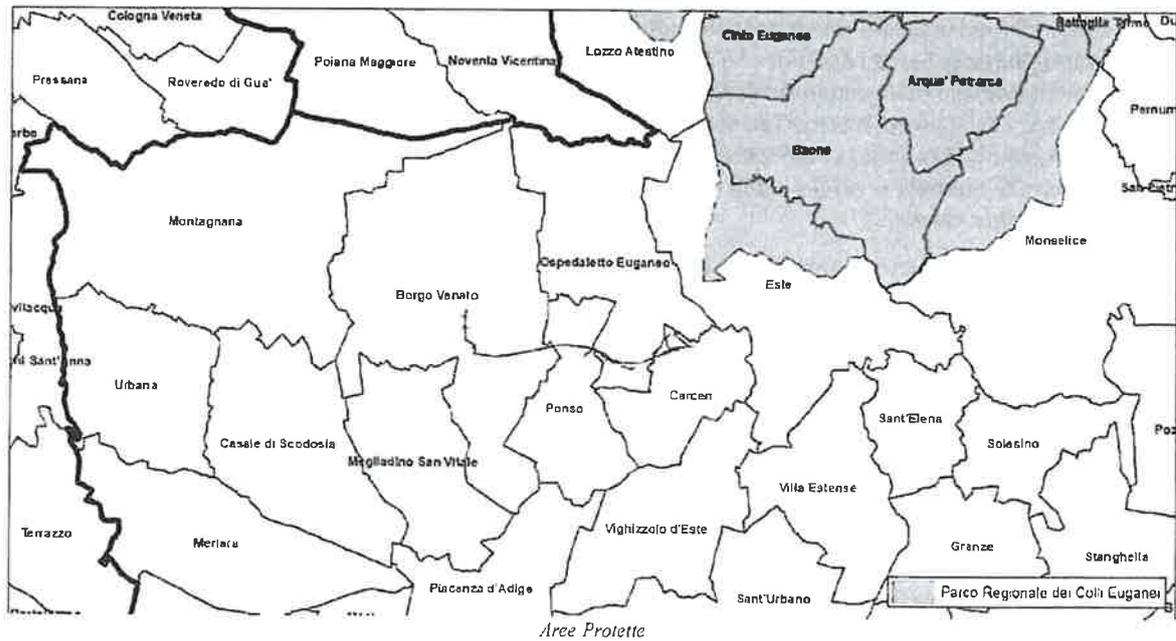
### Rete Natura 2000 e Valutazione di Incidenza

Il proponente rileva che l'area di progetto non è interessata dalla presenza né di aree appartenenti al sistema regionale delle aree naturali protette né di aree istituite a tutela della biodiversità.

Di seguito si riportano le aree protette e le aree afferenti alla rete Natura 2000, più prossime all'area di intervento:

- ZPS "Le Vallette" (IT3260020) - Raggruppamento 3C Zone umide e loro pertinenze: fontanili e laghi eutrofici: distanza di circa 4 km;
- ZSC-ZPS "Colli Euganei - Monte Lozzo - Monte Ricco" (IT3260017) - Raggruppamento 2 Rilievi collinari notevoli: distanza di circa 4 km;
- ZPS "Bacino Val Grande - Lavacci" (IT3260021) - Raggruppamento 3B Risorgive, corsi arginati e reticolo idrografico minore: distanza di circa 7 km;
- Parco Regionale dei Colli Euganei: distanza di circa 2 km.



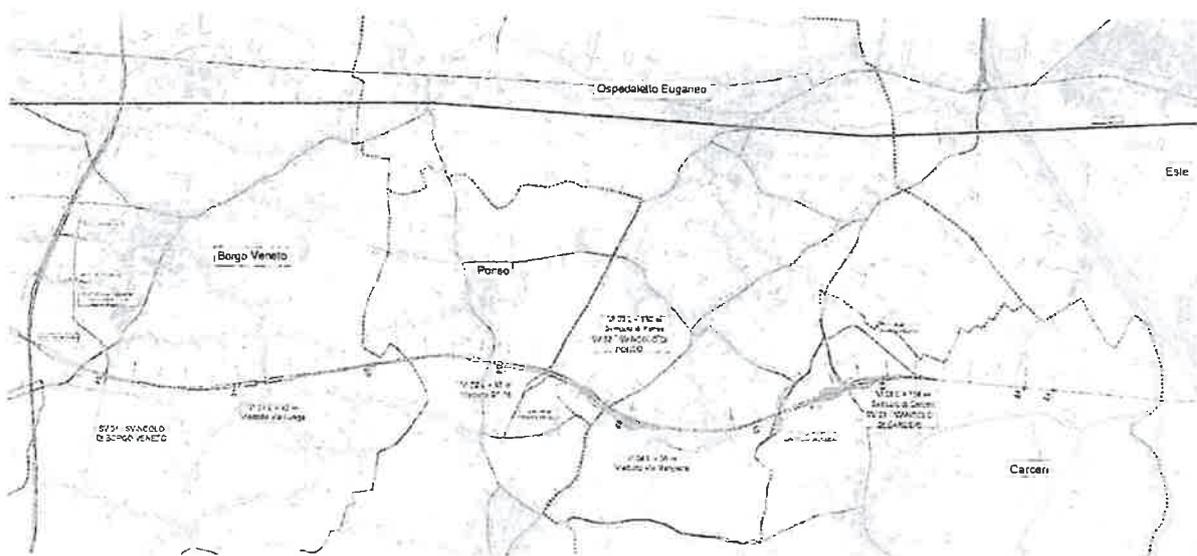


### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

La SR 10 è un intervento infrastrutturale di portata sovraprovinciale che si sviluppa tra Legnago (Provincia di Verona) e Carceri (Provincia di Padova). È un'opera necessaria per ovviare ai limiti funzionali e di sicurezza dell'attuale Strada Regionale 10, che presenta una sezione ridotta e si sviluppa in un tessuto insediativo molto diffuso.

La strada è frutto di un programma condiviso dalle diverse scale territoriali (Regionale, Provinciale, Comunale), recepito nei rispettivi strumenti di governo del territorio.

L'intervento oggetto del presente procedimento si riferisce al tratto di viabilità compreso tra i Comuni di Borgo Veneto e Carceri, che, raccordandosi con la strada esistente realizzata tra Carceri e Monelice, denominata SR10 var, prosegue verso ovest giunge in comune di Borgo Veneto e si collega con il sistema autostradale in corrispondenza del casello di Santa Margherita d'Adige, sulla A31-Valdastico, mediante la complementare VS01.



Il progetto prevede la realizzazione di 6,45 km di nuova viabilità ed è stato redatto sulla base delle normative vigenti.

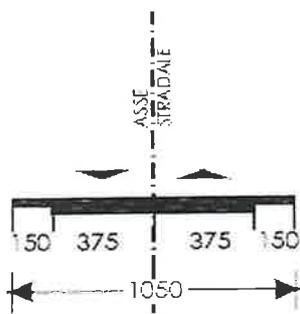


ALLEGATO A  
 42 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali.  
 Supporto Giuridico e Contenzioso

### Viabilità principale

La nuova strada ha caratteristiche di tipo C1 - Extraurbana Secondario:



- Sezione stradale a doppio senso di marcia, con corsie da 3.75 metri
- Banchina laterale pavimentate da 1.50
- Intervallo della velocità di progetto 60 – 100 km/h

In alcuni punti del tracciato la composizione plano-altimetrica è tale per cui non sono garantite le visuali libere per l'arresto, di conseguenza si è reso necessario operare allargamenti della banchina, al fine di soddisfare tale verifica.

In relazione ai flussi di traffico stimati sulle due tratte e al livello di servizio minimo da garantire (LDS C), le intersezioni sono modulate con schema a rotonda a raso e a livelli sfalsati.

I dati principali dell'opera sono i seguenti:

<b>Sviluppo tracciato</b>	Lunghezza complessiva di intervento = 6,445 km
<b>Viadotti</b>	n. 5 di linea per un totale 412 metri
<b>Tratti di rilevato</b>	6,33 km
<b>Muri di sostegno in C.A.</b>	1.300 metri
<b>Svincoli</b>	n. 5 svincoli a raso con schema a rotonda n. 2 svincoli a livelli sfalsati
<b>Interventi su rete locale</b>	n. 3 interventi di adeguamento viabilità locali n. 1 intervento di realizzazione nuova viabilità (collegamento all'autostrada A31)
<b>Sottovia per stradali</b>	n. 1 di nuova realizzazione n. 1 sottopassi ciclopeditoni
<b>Cavalcavia</b>	n. 1
<b>Barriere acustiche</b>	4 km Barriere acustiche in struttura 1 km di barriere acustiche integrate
<b>Opere idrauliche</b>	n. 3 ponticelli n. 24 tombini

Il rilevato viene realizzato con materiale proveniente da cave di prestito, appartenente ai gruppi A1, A2-4, A2-5, A3 (norma UNI EN ISO 14688-1); limitatamente all'ultimo strato di spessore minimo finito 30 cm si impiegherà materiale appartenente al gruppo A1 al fine di realizzare una sottofondazione con idonee caratteristiche di portanza per la realizzazione della pavimentazione stradale.

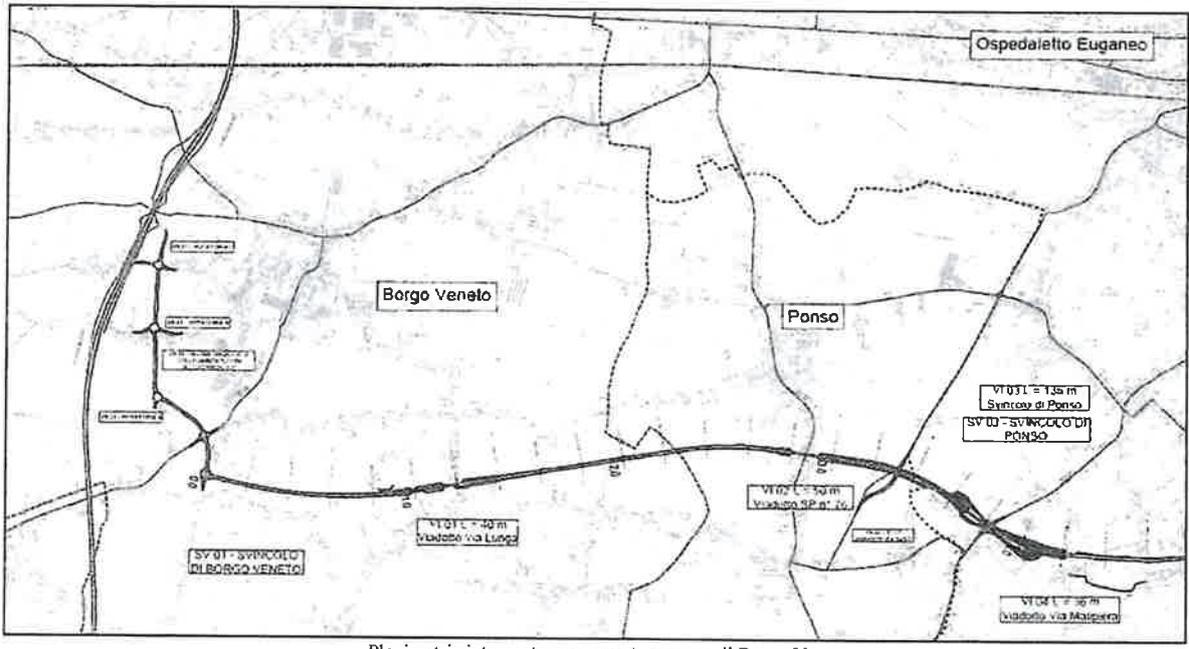
Per la posa del pacchetto stradale è prevista una prima lavorazione di scotico e bonifica (20 cm +30 cm) del terreno esistente e, ove necessario, la successiva stabilizzazione del piano di posa con calce o cemento.

### Viabilità secondaria

Le sezioni tipo adottate per le viabilità secondarie sono, in conformità alla catalogazione del D.M. 05/11/2001:

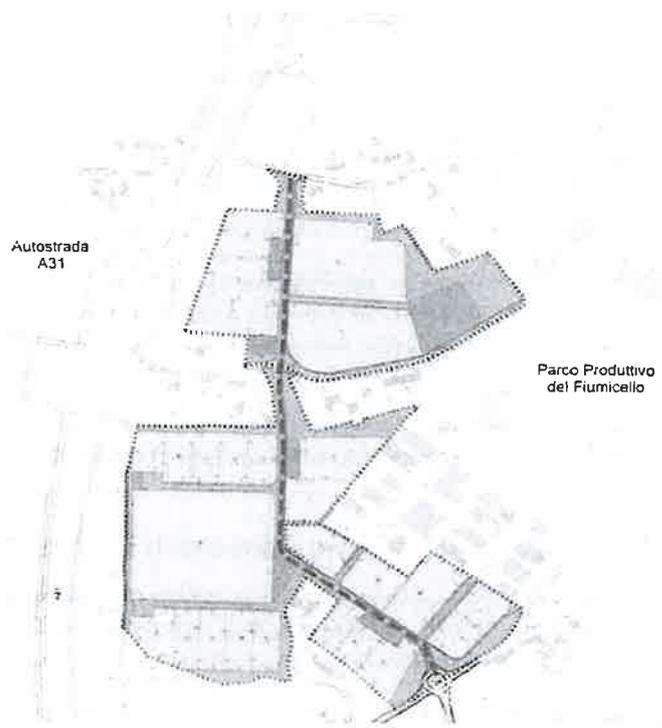
- C2 - Strada Extraurbana Secondaria, con due corsie di 3,50 m ciascuna e banchine di 1,25 m in sinistra e destra, con larghezza totale di piattaforma pavimentata di 9,50 m. In alcuni punti del tracciato si è reso necessario operare allargamenti della banchina, al fine di soddisfare la verifica della visibilità;
- F1ex - Strada Locale Extraurbana, con due corsie di 3,50 m ciascuna e banchine di 1,00 m in sinistra e destra, con larghezza totale di piattaforma pavimentata di 9,00 m. In alcuni punti del tracciato si è reso necessario operare allargamenti della banchina, al fine di soddisfare la verifica della visibilità;
- F2ex - Strada Locale Extraurbana, con due corsie di 3,25 m ciascuna e banchine di 1,00 m in sinistra e destra, con larghezza totale di piattaforma pavimentata di 8,50 m. In alcuni punti del tracciato si è reso necessario operare allargamenti della banchina, al fine di soddisfare la verifica della visibilità.

### Interventi in Comune di Borgo Veneto



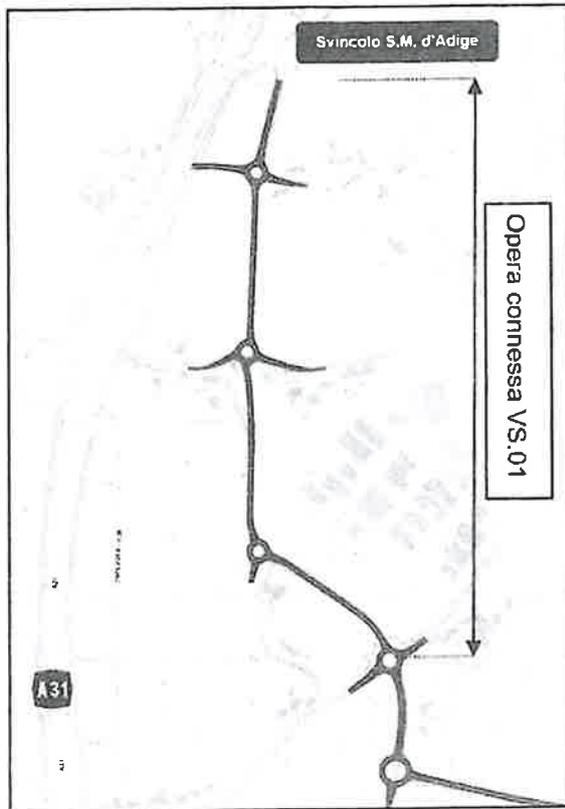
Planimetria intervento zona ovest- comune di Borgo Veneto

Il limite ovest della nuova strada di progetto si trova nel Comune di Borgo Veneto, in corrispondenza dell'intersezione con la viabilità comunale di via XXVIII aprile, dove è prevista la realizzazione di una rotonda di svincolo con raggio di 25 metri.



Parco produttivo del Fiumicello con individuazione nuovo tracciato in previsione

L'intervento di progetto prevede la realizzazione della nuova bretella VS.01, lunga circa 900 metri, che da detta rotonda prosegue verso nord percorrendo via XXVIII aprile, modificata e riadattata nel rispetto della normativa attuale, fino all'intersezione con via Granze, che verrà riqualificata mediante una seconda rotonda con medesimo raggio della precedente di 25 metri. A partire da questo nuovo incrocio la VS.01 ricalca sostanzialmente il tracciato di una nuova viabilità già prevista, e in parte realizzata, nell'ambito di un intervento insediativo programmato nel P.G.T. del Comune di Borgo Veneto, denominato "Parco produttivo del Fiumicello".



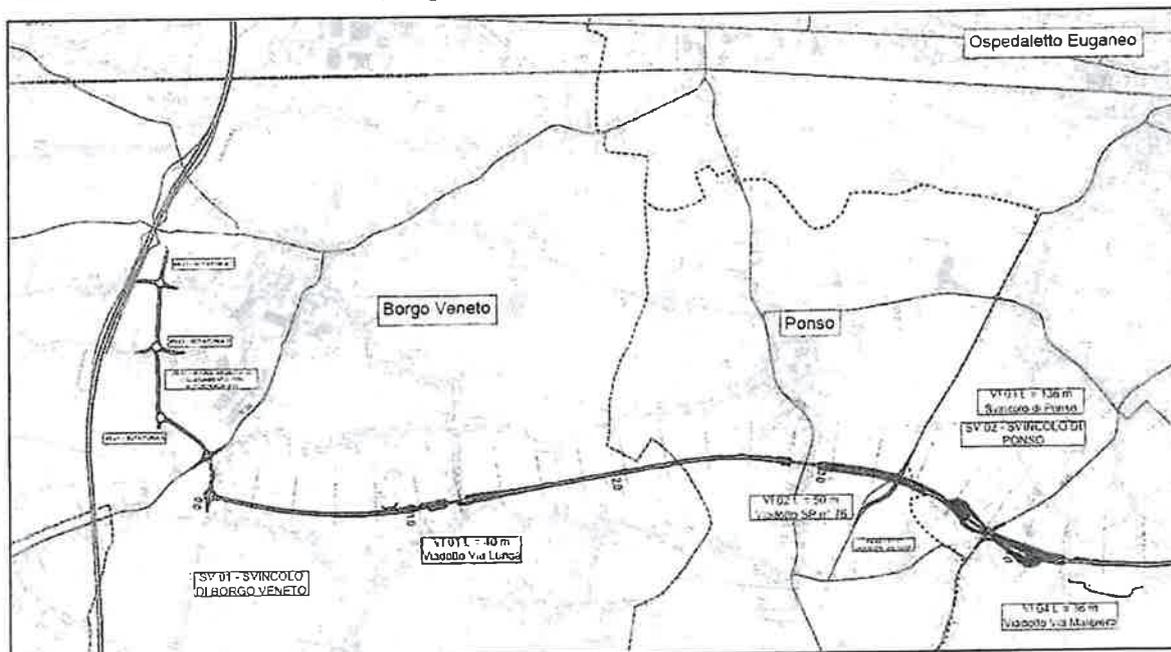
Tracciato dell'opera connessa VS01

Le caratteristiche di detta opera sono state studiate per garantire i necessari standard prestazionali, in considerazione della sua funzione di collegamento alla rete autostradale:

- sezione stradale di larghezza complessiva 9.50 metri (1.25+3.50+3.50+1.25), coerente con una categoria stradale di tipo C2 – Extraurbana Secondaria;
- risoluzione delle intersezioni con la viabilità locale a mezzo di rotonde.
- n. 3 rotonde di connessione con la viabilità esistente di raggio esterno 19 misurato in segnaletica.

Completa l'intervento a nord la riqualificazione del tratto stradale esistente che, da via Bosco I° tronco, si immette nella rotonda dello svincolo autostradale, sulla A31 con adeguamento della sezione trasversale alla categoria C2.

### Interventi nei Comuni di Ponso, Ospedaletto Euganeo e Carceri



Planimetria di progetto tratto interessante i comuni di Ponso, Ospedaletto Euganeo e Carceri

Il tracciato stradale si sviluppa da Borgo Veneto verso est nei Comuni di Ponso, Ospedaletto Euganeo e Carceri, seguendo gli intervalli disponibili lungo le fasce edificate sul territorio, che di fatto condizionano qualsiasi scelta progettuale, e si attesta in continuità piano altimetrica con la SR10 var. in località Carceri.



Nel territorio comunale di Ponso, alla chilometrica p.k. 2+870 in corrispondenza dell'abitato di Bresega, area fortemente edificata, l'asse di progetto incrocia la SP76, scavalcata da un viadotto con 60 metri di luce, posizionato asimmetricamente rispetto alla strada e studiato in modo che le spalle abbiano il minor impatto possibile con le proprietà private adiacenti. Superata questa situazione, il tracciato presenta un flessio, costituito due curve consecutive a raggio 900, la prima in destra e la seconda in sinistra, che porta l'asse stradale ad inserirsi nello stretto corridoio disponibile tra gli edificati lungo la SP.91.

Per risolvere l'interferenza con la strada comunale via Santi, si prevede la realizzazione di un nuovo cavalcavia in sovrappasso e una variante planimetrica di circa 500 metri di detta strada, al fine di ottimizzare le dimensioni e l'andamento dell'infrastruttura.

Alla p.k. 3+820 è prevista la realizzazione dello svincolo di Ponso (SV.02) che si connette con la SP 51 con nuovi rami di collegamento. Proseguendo verso est è prevista la realizzazione del viadotto n. 4, con luce di 40 metri, che consente lo scavalco di via Malipiera in Comune di Ospedaletto Euganeo e dello scolo Braggio, canale afferente al reticolo idraulico primario. Il tracciato stradale risale in direzione nord-est, inserendosi nel corridoio libero nel nucleo residenziale in località Muriello e interseca via Malacarne in Comune di Carceri in corrispondenza della p.k. 5+166 circa: l'interferenza viene risolta variando altimetricamente la viabilità locale e realizzando un cavalcavia in scavalco.

L'ultimo tratto dell'asse stradale piega in una curva che permette di immettersi in continuità d'asse con la SR10 var. in corrispondenza dell'attuale incrocio a rotonda con la SP15, dove si trova lo svincolo n. 3, denominato svincolo di Carceri, che prevede:

- mantenimento della rotonda esistente con le attuali geometrie di anello e del suo ramo sud;
- decentramento dell'immissione da nord della SP15 rispetto all'attuale configurazione, per realizzare gli spazi necessari all'innesto dei nuovi svincoli, posti a nord dell'asse principale;
- rettifica planimetrica e ridimensionamento della SP15 dagli attuali 6.50 metri a 9.50 metri, secondo gli standard previsti dal D.M. 05/11/2001 per strade di categoria C2 – extraurbane secondarie, per un tratto di circa 350 metri verso nord, fino all'altezza dell'intersezione esistente con via Malacarne;
- dismissione del tratto di via "Degorà al di quà" per un tratto di 500 metri in parallelismo con l'area di intervento, e chiusura del suo innesto sulla rotonda della SP15;
- realizzazione di un nuovo tratto stradale lungo il perimetro delle proprietà agricole, di collegamento tra via "Degorà al di qua" e la SP15, sulla quale si attesta in corrispondenza dell'intersezione esistente tra la provinciale e via Malacarne;
- nuova rotonda a riqualifica dell'intersezione tra SP15 e Via Malacarne;
- realizzazione di un sottopasso ciclabile, in predisposizione del prolungamento della pista ciclabile, come richiesto dal Comune di Carceri.

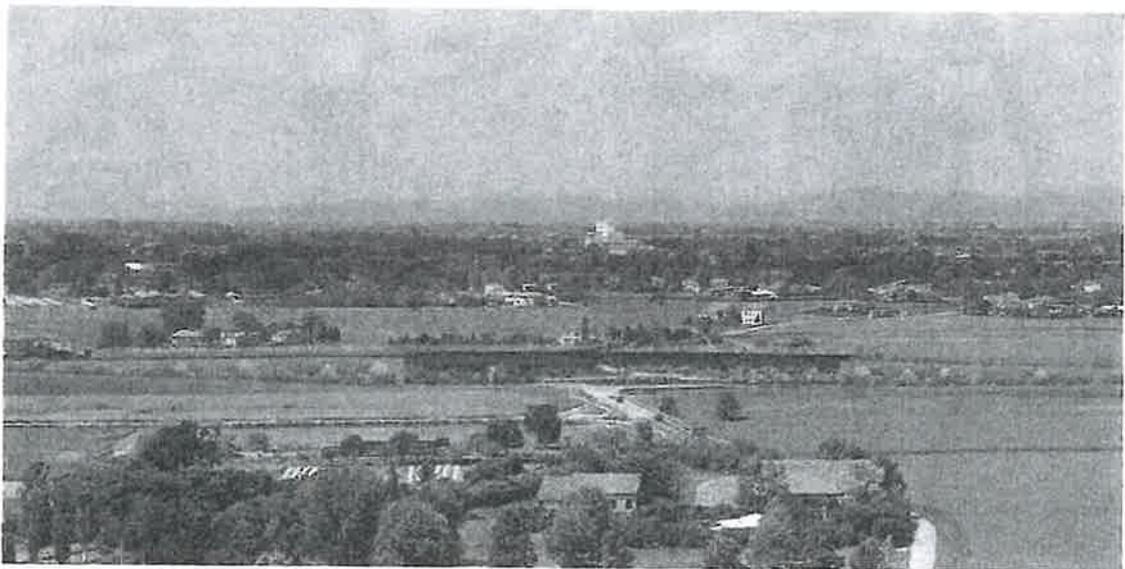


Foto inserimento con vista da Sud dello Svincolo di Carceri

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 48 del -6 SET. 2023  
ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Convenzioso

### Caratteristiche principali

La sezione tipo adottata per l'asse principale è in conformità alla Categoria C1 - Strada Extraurbana Secondaria del D.M. 05/11/2001, con due corsie di 3,75 m, ciascuna e banchine di 1,50 m in sinistra e destra, con larghezza totale di piattaforma pavimentata di 10,50 m. In alcuni punti del tracciato la composizione plano-altimetrica è tale per cui non sono garantite le visuali libere per l'arresto, di conseguenza si è reso necessario operare allargamenti della banchina, al fine di soddisfare tale verifica.

Il rilevato viene realizzato con materiale proveniente da cave di prestito, appartenente ai gruppi A1, A2-4, A2-5, A3 (norma UNI EN ISO 14688-1): limitatamente all'ultimo strato di spessore minimo finito 30 cm si impiegherà materiale appartenente al gruppo A1 al fine di realizzare una sottofondazione con idonee caratteristiche di portanza per la realizzazione della pavimentazione stradale.

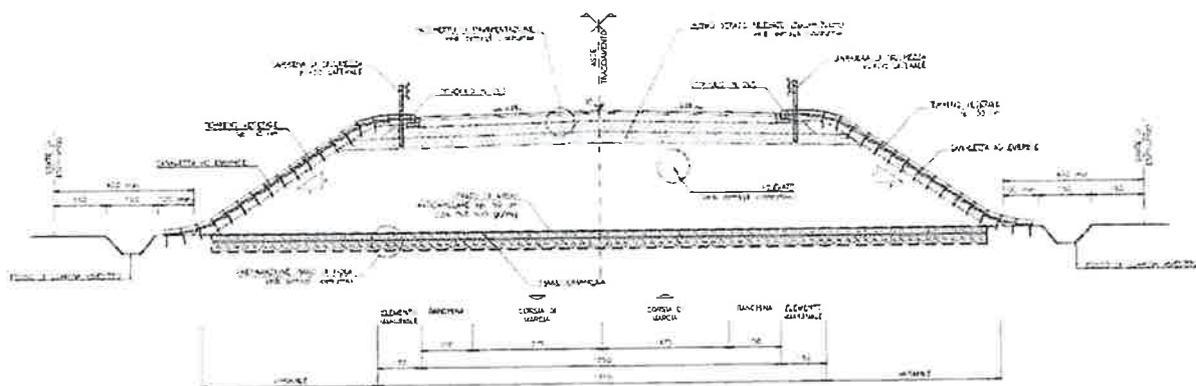
Per la posa del pacchetto stradale è prevista una prima lavorazione di scotico e bonifica (20 cm +30 cm) del terreno esistente e, ove necessario, la successiva stabilizzazione del piano di posa con calce o cemento.

### Viabilità principale

#### Sezione tipo in rilevato

Gli elementi marginali sono costituiti da arginelli di larghezza 1.30 m, all'interno dei quali è prevista l'istallazione della barriera di sicurezza di tipo metallico.

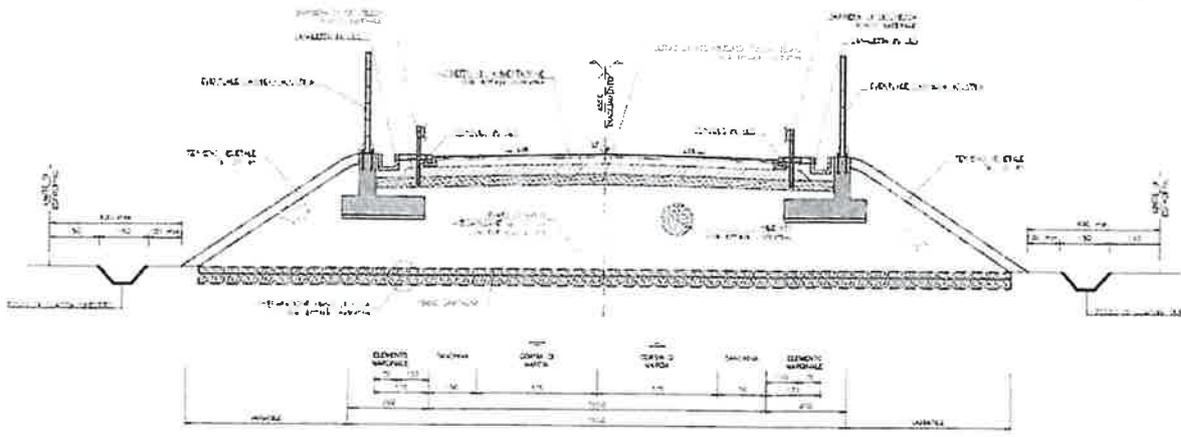
Le scarpate saranno profilate con pendenza 2/3, strato di vegetale con spessore medio 30 cm inerbito mediante idrosemina, o materiale stabilizzato compattato, in corrispondenza dell'infissione della barriera per garantirne il corretto funzionamento.



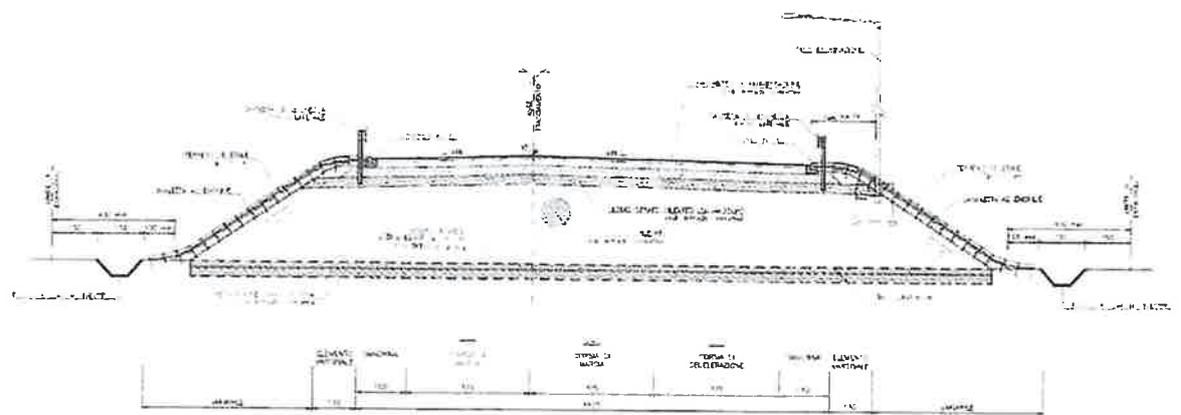
Asse principale sezione tipo in rilevato

La raccolta acque in rilevato è gestita mediante canalette tipo embrice, posizionate lungo la scarpata, e che convogliano le acque di piattaforma al piede del rilevato in fossi di guardia rivestiti.

Nei tratti dove si prevede l'istallazione di barriere acustiche, l'elemento marginale arginello viene portato a 2.50 in modo da poter accogliere sia la canaletta in calcestruzzo per la raccolta acque, sia la fondazione della barriera acustica, e allo stesso tempo garantire le idonee geometrie dell'elemento stradale per l'istallazione della barriera di sicurezza e il suo corretto funzionamento con riferimento allo spazio di deformazione.



Asse principale sezione tipo in rilevato con barriere acustiche

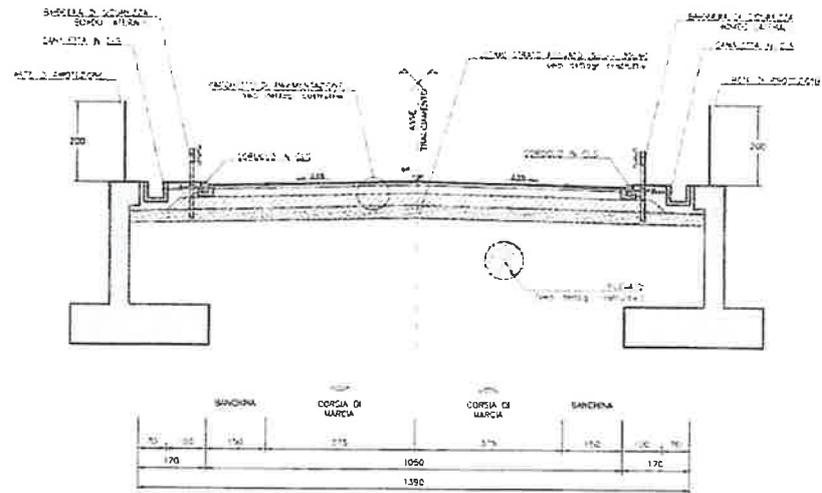


Asse principale sezione tipo con corsia di decelerazione

In corrispondenza delle aree di svincolo a due livelli, la piattaforma stradale si allarga per ospitare la corsia di decelerazione di larghezza 3.75 metri; rimangono costanti le dimensioni della banchina a 1.50 metri e dell'arginello a 0.30 metri.

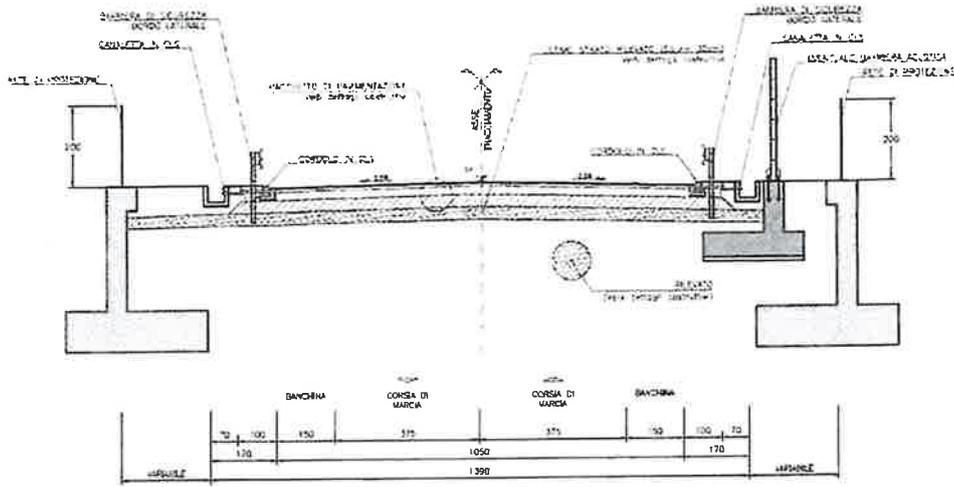
Sezione in rilevato con muri di sostegno

Asse principale sezione tipo con muri di sostegno



I muri di sostegno del corpo rilevato vengono impiegati nei punti in cui è necessario contenere l'ingombro a terra della nuova opera e in approccio ai viadotti di svincolo, sia per ragioni di chiusura dei rilevati, sia per conseguire una forma compatta dell'area di intersezione. L'elemento marginale stradale è analogo alla condizione con barriera acustica: si prevede di realizzare un arginello da 1.70 metri, in modo da poter accogliere la canaletta in calcestruzzo per la raccolta acque, e nel contempo

garantire le idonee geometrie dell'elemento stradale per l'installazione della barriera di sicurezza ed il suo corretto funzionamento con riferimento allo spazio di deformazione. La testa muro è conformata sia per poter ospitare l'installazione di una barriera acustica, oppure l'inserimento di una semplice rete di protezione.



Asse principale sezione tipo con muri di sostegno in appoggio a viadotti ed eventuale FOA

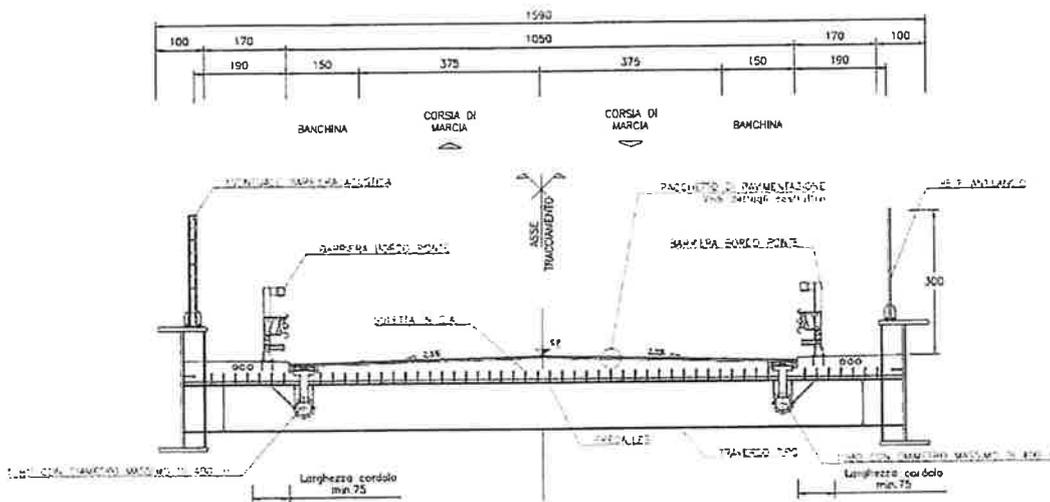
In appoggio alla spalla del viadotto, il tracciamento del muro si allarga verso l'esterno con un conseguenziale aumento anche dell'arginello in terra, in modo da allineare il proprio paramento esterno a quello della spalla, garantendo un effetto estetico/architettonico omogeneo.

**Sezione tipo in viadotto**

Nei tratti in viadotto la piattaforma stradale conserva le larghezze delle corsie e delle banchine caratteristiche del tipo di strada in progetto. Il sistema di raccolta acque è composto da griglie ogni 25 m, con scarico puntuale raccordato a un tubo longitudinale che corre al di sotto della soletta sfruttando apposite asole circolari realizzate nei traversi. Gli strati della pavimentazione stradale sono costituiti dallo strato di usura (sp.4 cm) e dallo strato di collegamento (sp. 6 cm), previa impermeabilizzazione della soletta di impalcato.

Per i viadotti a via di corsa inferiore, la trave longitudinale è posizionata alla distanza richiesta per il corretto funzionamento della barriera di sicurezza.

Per campate fino a 40 metri, dal momento che la trave longitudinale non eccede l'altezza della barriera di sicurezza, è necessario garantire lo spazio di Lavoro W; pertanto, si prevede un cordolo esterno da 1.70 metri, mentre l'eventuale barriera acustica viene installata sulla piattabanda superiore della trave a distanza superiore rispetto al valore VI della barriera di sicurezza (Intrusione del veicolo), adottata in progetto pari a 2.10 in base alle ricerche di mercato effettuate.

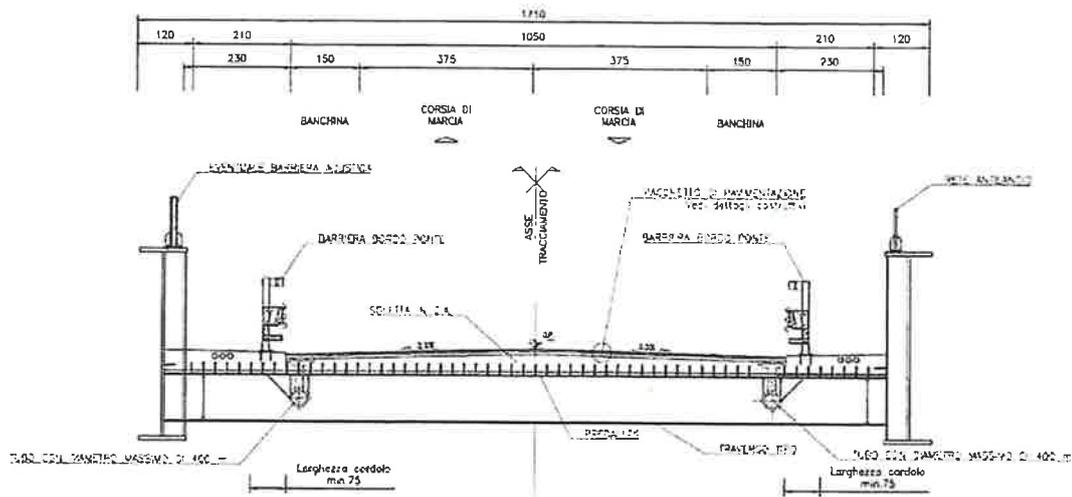


Asse principale sezione tipo in viadotto via di corsa inferiore per luci fino a 40 metri

Per i viadotti con campate superiori a 40 metri la trave longitudinale eccede l'altezza della barriera di sicurezza, e pertanto, nella definizione del cordolo esterno entra in gioco il valore VI della barriera di sicurezza (Intrusione



del veicolo), che ha comportato in questi casi la scelta di portare il cordolo a 2,10.

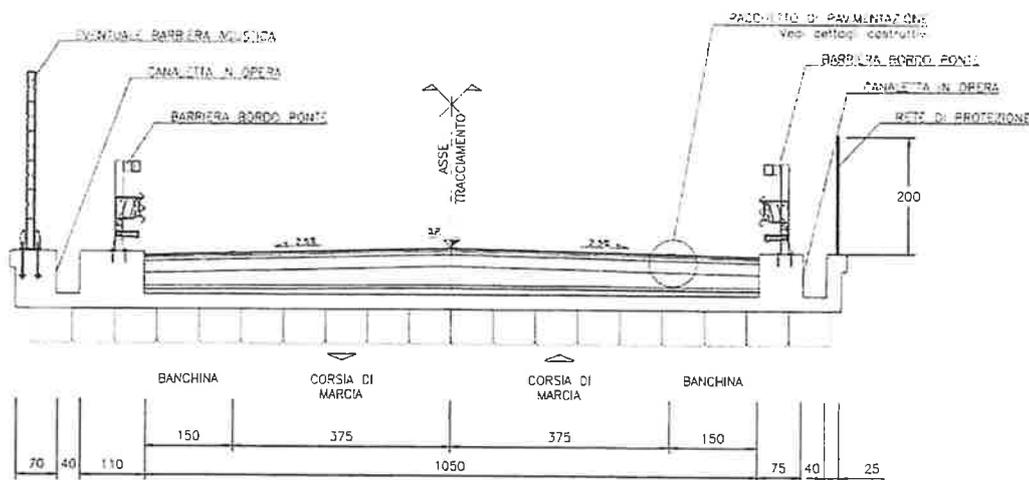


Asse principale sezione tipo in viadotto via di corsa inferiore per luci oltre i 40 metri

Sezioni tipo su ponticelli idraulici

In corrispondenza di queste opere la sezione stradale è stata studiata per garantire la continuità di tutti gli elementi marginali di transizione tra opera e corpo stradale.

In particolare, nei casi in cui il ponticello sia in continuità con una barriera acustica (lato sinistro della figura sotto riportata), l'elemento formato da cordolo barriera acustica - canale raccolta acque - e cordolo barriera acustica ha una dimensione complessiva analoga all'elemento marginale della sezione con muro di sostegno/barriera acustica, in modo che, nella visione prospettica dell'infrastruttura, si realizza la continuità architettonica delle due parti d'opera.



Asse principale sezione tipo su ponticello idraulico

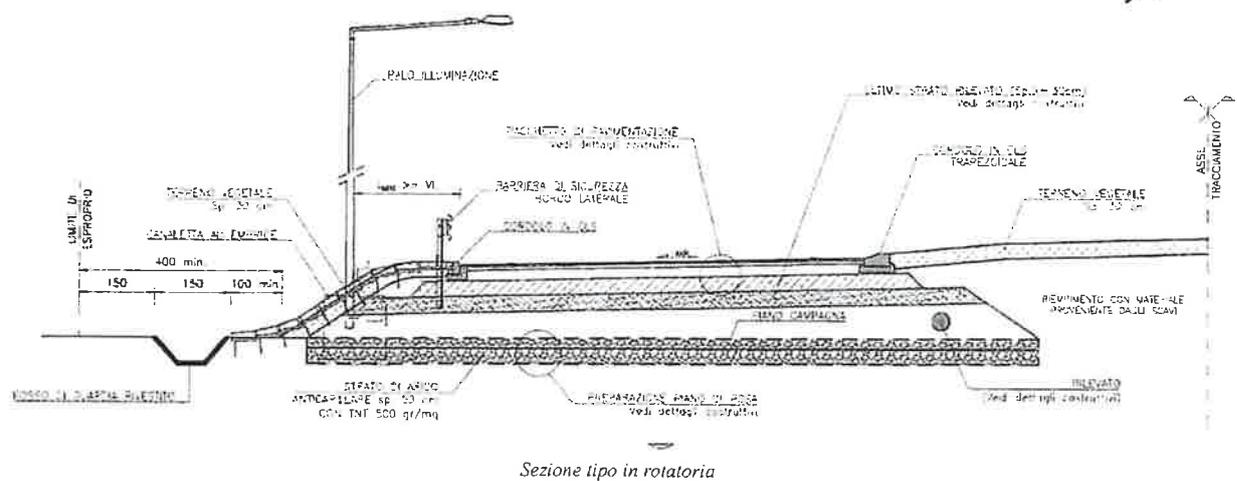
Analogamente l'elemento marginale rappresentato in dx vuole descrivere la situazione in cui il ponticello è in continuità con un rilevato, per cui l'elemento esterno presenta larghezza complessiva di 1.40, in modo da accogliere l'arginello corrente da 1.30 metri.

Sezioni tipo negli svincoli

In prossimità degli svincoli le sezioni saranno analoghe a quanto indicato per il tracciato; l'installazione dei corpi illuminanti, dove prevista, deve essere eseguita ad una distanza di 1.50 m dal ciglio stradale.

Nelle zone dove verranno installate le barriere acustiche di tipo Integrate, oppure si richieda la realizzazione di un muro di sostegno per contenere l'ingombro del rilevato stradale, lo smaltimento acque verrà gestito





Sezione tipo in rotatoria

In merito allo smaltimento delle acque di piattaforma, le acque sono raccolte in un fosso di guardia rivestito al piede dello stesso.

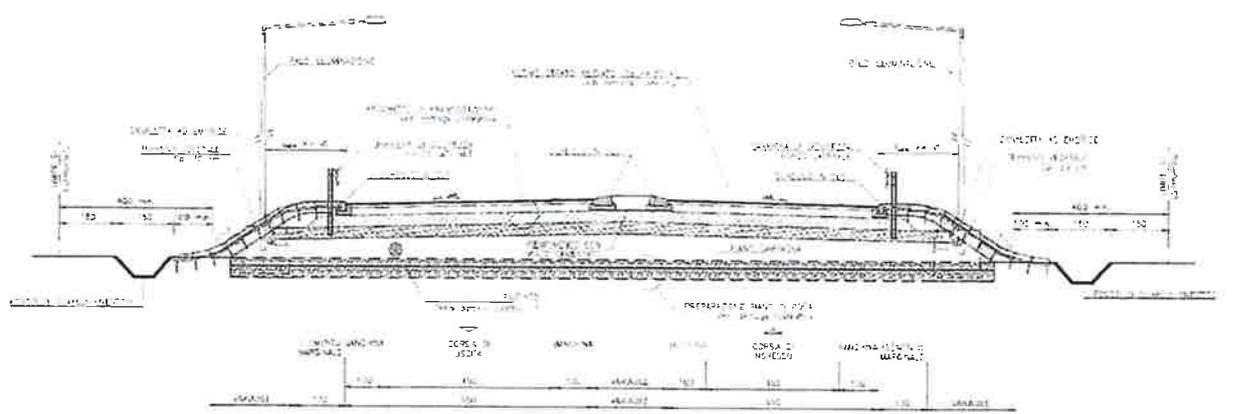
Sezioni tipo rami di accesso

Relativamente ai rami di ingresso e di uscita, in accordo con il D.M. 19/04/06, la larghezza delle corsie sono rispettivamente pari a 3,50 m e 4,50 m, affiancate da banchine di 1 m.

Le due corsie, nella parte interna, sono delimitate da cordoli in calcestruzzo a sezione trapezoidali posti a distanza variabile. Essendo una sezione in rilevato, vale quanto detto per la sezione in rilevato specifica del tracciato principale. In breve: l'elemento marginale è costituito da un arginello di larghezza 1,30 metri, all'interno del quale viene posta la barriera di sicurezza; la delimitazione dell'arginello dalla piattaforma stradale avviene mediante un cordolino in calcestruzzo di altezza di 7 cm dal piano viario; il rilevato è realizzato con materiale proveniente da cave di prestito; le scarpate sono profilate con pendenza 2/3, con strato di vegetale di spessore medio 30 cm; la preparazione del piano di posa del rilevato viene realizzata con operazioni di scotico e bonifica.

La raccolta acque è gestita mediante canalette tipo embrice, posizionate lungo la scarpata, che convogliano le acque di piattaforma al piede del rilevato in fossi di guardia rivestiti.

L'installazione dei corpi illuminanti, dove necessaria, deve essere eseguita ad una distanza di 2,30 m dal ciglio stradale.



Organizzazione dei rami in attestamento alla rotatoria

**Viabilità secondaria**

Le sezioni tipo adottate per le viabilità secondarie sono, in conformità alla catalogazione del D.M. 05/11/2001:

- C2 – Strada Extraurbana Secondaria, con due corsie di 3,50 m ciascuna e banchine di 1,25 m in sinistra e destra, con larghezza totale di piattaforma pavimentata di 9,50 m. In alcuni punti del tracciato si è reso

necessario operare allargamenti della banchina, al fine di soddisfare la verifica della visibilità;

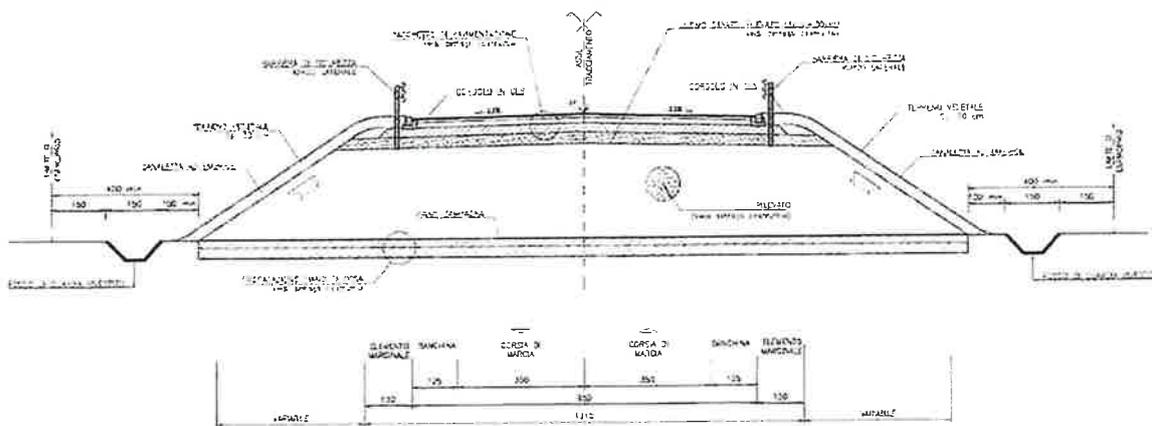
- F1ex – Strada Locale Extraurbana, con due corsie di 3,50 m ciascuna e banchine di 1,00 m in sinistra e destra, con larghezza totale di piattaforma pavimentata di 9,00 m. In alcuni punti del tracciato si è reso necessario operare allargamenti della banchina, al fine di soddisfare la verifica della visibilità;
- F2ex – Strada Locale Extraurbana, con due corsie di 3,25 m ciascuna e banchine di 1,00 m in sinistra e destra, con larghezza totale di piattaforma pavimentata di 8,50 m. In alcuni punti del tracciato si è reso necessario operare allargamenti della banchina, al fine di soddisfare la verifica della visibilità.

Sezioni tipo in rilevato

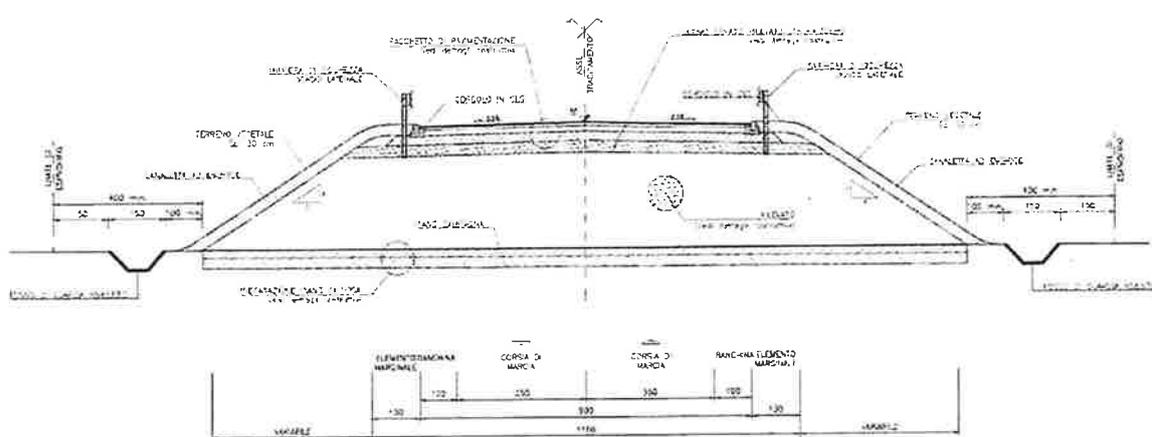
Gli elementi marginali sono costituiti da arginelli di larghezza 1,30 m, all'interno del quale è prevista l'installazione della barriera di sicurezza di tipo metallico.

Le scarpate saranno profilate con pendenza 2/3, strato di vegetale con spessore medio 30 cm inerbito mediante idrosemina, o materiale stabilizzato compattato, in corrispondenza dell'infissione della barriera per garantirne il corretto funzionamento.

La raccolta acque in rilevato è gestita mediante canalette tipo embrice, posizionate lungo la scarpata, e che convogliano le acque di piattaforma al piede del rilevato in fossi di guardia rivestiti.



Asse secondario tipo C2 sezione tipo in rilevato

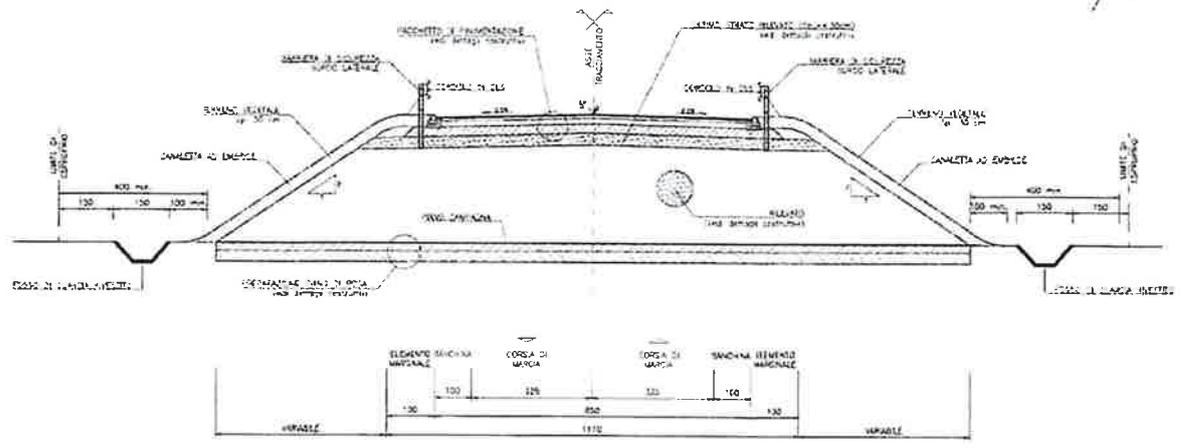


Asse secondario tipo F1 ex sezione tipo in rilevato

ALLEGATO A  
 AL DECRETO n. 48 del -6 SET. 2023

ALLEGATO A  
 AL DECRETO n. 42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali  
 Supporto Giuridico e Contenzioso



Asse secondario tipo F2ex sezione tipo in rilevato

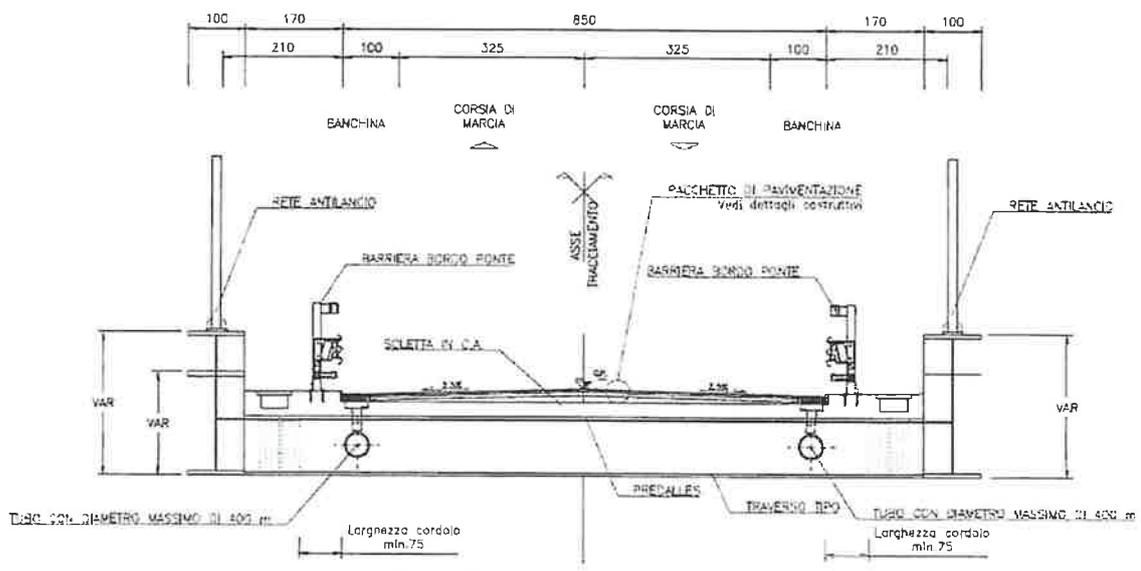
Per stabilizzare il corpo del rilevato stradale, ogni 5 metri di elevazione sono previste banche di 2 metri con inclinazione del 2% verso l'esterno al fine di favorire il deflusso delle acque meteoriche lungo la canaletta ad embrice.

Sezione tipo in viadotto

Nei tratti in viadotto la piattaforma stradale conserva le larghezze delle corsie e delle banchine caratteristiche del tipo di strada in progetto. Il sistema di raccolta acque è composto da griglie ogni 25 m, con scarico puntuale raccordato a un tubo longitudinale che corre al di sotto della soletta sfruttando apposite asole circolari realizzate nei traversi. Gli strati della pavimentazione stradale sono costituiti dallo strato di usura (sp.4 cm) e dallo strato di collegamento (sp. 6 cm), previa impermeabilizzazione della soletta di impalcato.

Per i viadotti a via di corsa inferiore, la trave longitudinale è posizionata alla distanza richiesta per il corretto funzionamento della barriera di sicurezza.

Per campate fino a 40 metri, dal momento che la trave longitudinale non eccede l'altezza della barriera di sicurezza, è necessario garantire lo spazio di Lavoro W; pertanto, si prevede un cordolo esterno da 1,70 metri, mentre l'eventuale barriera acustica viene installata sulla piattabanda superiore della trave a distanza superiore rispetto al valore VI della barriera di sicurezza (Intrusione del veicolo), adottata in progetto pari a 2,10 in base alle ricerche di mercato effettuate.



Asse secondario tipo F2ex sezione tipo su opera

Criteri progettuali asse principale



L'intervento è stato progettato secondo le norme attualmente in vigore ed è stato studiato per rispettare i limiti previsti dai criteri del D.M. 05/11/2001 e dal Codice della strada.

La pendenza massima delle livellette, consentita per strade di tipo C (strade extra-urbane secondarie), è pari al 7%, come evidenziato in tabella.

I rettifili soddisfano i requisiti normativi del D.M. 05/11/2001 eccetto il primo, che ricade all'interno della corona giratoria dello svincolo SV.01 e pertanto non deve essere considerato.

Tutte le clotoidi e le curve dell'asse di tracciamento dell'asse di tracciamento soddisfano i requisiti normativi del D.M. 05/11/2001.

*Diagrammi di Velocità e Visibilità*

La velocità di progetto è pari a quella normativamente prevista per strade di tipo C (100 km/h), tranne nei tratti di intersezione a rotatoria, nei quali si è imposta una Vp di 30 km/h; le distanze di visibilità per l'arresto e per il sorpasso sono state valutate puntualmente e per ciascuna corsia e confrontate con la relativa distanza di visuale libera.

I diagrammi delle velocità e quelli di visibilità, riportati all'interno degli specifici elaborati, evidenziano la conformità normativa del tracciato stradale. L'elaborazione è stata effettuata dal software di progettazione che ha tenuto conto dell'andamento plano- altimetrico del tracciato nonché della presenza di ostacoli (dispositivi di ritenuta) ai margini della carreggiata.

Le verifiche sono state condotte in prima fase mantenendo costante la sezione stradale lungo tutto il tracciato, ed evidenziando le situazioni di riduzione della visuale libera per l'arresto. Successivamente, introdotti i correttivi necessari, è stato implementato un secondo ciclo di verifiche al fine di verificare l'efficacia delle modifiche apportate agli elementi marginali. In questa secondo passaggio è stato verificato che venisse garantita una visibilità per il sorpasso superiore al 20% del tracciato stradale.

Qualora il requisito non fosse soddisfatto si apporterebbero i correttivi necessari al rispetto del criterio normativo. Sia i diagrammi delle velocità che quelli di visibilità sono riportati all'interno di specifico elaborato del quale si riporta uno stralcio a titolo esemplificativo.

Per quanto riguarda la verifica di visuale libera per il sorpasso, l'analisi condotta sui due sensi di marcia ha permesso di verificare il requisito riportato al paragrafo 5.1.5 del D.M. 05/11/2001, evidenziando i seguenti valori di percentuale di tracciato in cui la verifica risulta soddisfatta:

- Direzione Borgo Veneto: 29.48%
- Direzione Carceri: 28.18%

*Verifica del livello di servizio dell'asse principale*

La verifica del livello di servizio fornito dalla nuova infrastruttura è stata eseguita applicando la metodologia HCM, così come descritto nella relazione specialistica e i risultati ottenuti con riferimenti allo scenario "mattino" e "sera" confermano che tutte le porzioni di nuova realizzazione non superano il livello di servizio C, come previsto dalla normativa per le tratte stradali extraurbane secondarie di nuova realizzazione.

Numero	descrizione	veic EQ dir VE	veic EQ dir MN	PTSF	LdS
1	Borgo est - Ponso	414	520	59.89	<b>B</b>
2	Ponso - Carceri	481	588	60.47	<b>C</b>

Numero	descrizione	veic EQ dir VE	veic EQ dir MN	PTSF	LdS
1	Borgo est - Ponso	574	472	64.41	<b>C</b>
2	Ponso - Carceri	648	553	68.18	<b>C</b>

La progettazione delle rampe degli svincoli e delle intersezioni a raso è avvenuta sulla base delle indicazioni normative contenute nel D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

*Criteri progettuali dei rami di svincolo*



Le caratteristiche progettuali delle rampe dei rami di svincolo sono state definite a partire dagli intervalli di velocità indicati nella tabella 7 del paragrafo 4.7.1 del DM:

Tipi di rampe	Intersezioni Tipo 1 (fig.3), escluse B/B, D/D, B/D, D/B.		Intersezioni Tipo 2 (fig.3), e B/B, D/D, B/D, D/B.	
<b>Diretta</b>	50-80 km/h		40-60 km/h	
<b>Semidiretta</b>	40-70 km/h		40-60 km/h	
<b>Indiretta</b>	in uscita da A	40 km/h	in uscita dalla strada di livello ger. superiore	40 km/h
	in entrata su A	30 km/h	in entrata sulla strada di livello ger. superiore	30 km/h

Le rampe in progetto sono di tipologia diretta e hanno intervallo di velocità di progetto 40-60 km/h.

I raggi planimetrici da adottare variano tra un minimo di 25 e un massimo di 250 m e le pendenze longitudinali massime variano tra il 6 % e il 10 %.

Velocità di progetto	(km/h)	30	40	50	60	70	80
<b>Raggio planimetrico minimo</b>	(m)	25	45	75	120	180	250
<b>Pendenza max in salita</b>	(%)	10	7,0		5,0		
<b>Pendenza max in discesa</b>	(%)	10	8,0		6,0		
<b>Raggi minimi verticali convessi</b>	(m)	500	1000	1500	2000	2800	4000
<b>Raggi minimi verticali concavi</b>	(m)	250	500	750	1000	1400	2000
<b>Distanza di visuale minima</b>	(m)	25	35	50	70	90	115

La normativa di riferimento per le intersezioni, cogente per interventi di nuova realizzazione, richiede il rispetto di condizioni ben determinate. Sebbene la normativa adottata non imponga la verifica e l'analisi delle distanze di visibilità per l'arresto dei veicoli risultando così meno restrittiva rispetto alla normativa nazionale, si è ritenuto opportuno prevedere allargamenti per la visibilità su tutti i rami di svincolo e corsie specializzate.

Le larghezze dei singoli elementi modulari sono le seguenti:

- corsie specializzate per funzioni cinematiche laterali (decelerazione): valore di 3,75 m;
- rampe monodirezionali lateralmente confinate: valore minimo di 6,50 m pavimentati, di cui 1,00 m per la banchina sinistra, 4,00 m per la corsia di marcia e 1,50 m per la banchina destra.

*Criteri progettuali delle rotatorie*

Come previsto dal D.M. 19/04/2006, gli elementi modulari delle rotatorie rispettano le larghezze indicate nella tabella:

Elemento modulare	Diametro esterno della rotatoria (m)	Larghezza corsie (m)
Corsie nella corona rotatoria (*), per ingressi ad una corsia	≥ 40	6,00
	Compreso tra 25 e 40	7,00
	Compreso tra 14 e 25	7,00 - 8,00
Corsie nella corona rotatoria (*), per ingressi a più corsie	≥ 40	9,00
	< 40	8,50 - 9,00
Bracci di ingresso (**)		3,50 per una corsia
		6,00 per due corsie
Bracci di uscita (*)	< 25	4,00
	≥ 25	4,50

(\*) deve essere organizzata sempre su una sola corsia.  
 (\*\*) organizzati al massimo con due corsie.

Gli utenti che si avvicinano ad una rotatoria devono percepire i veicoli con precedenza all'interno della corona in tempo per modificare la propria velocità e per cedere il passaggio o eventualmente fermarsi. In particolare, onde garantire un'adeguata visibilità, sono state adottate le seguenti prescrizioni:



ALLEGATO A

DECRETO n. 48 del

48

26 SET. 2023

5918.174



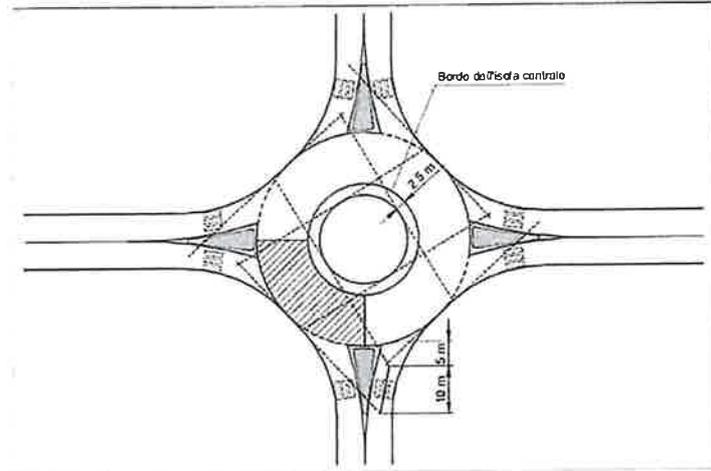
Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso

A

42 05-09-2023

- il punto di osservazione è posto ad una distanza di 15 m dalla linea di arresto coincidente con il bordo della circonferenza esterna;
- la posizione planimetrica è stata posta sulla mezzeria della corsia di entrata in rotatoria;
- la zona di cui è necessaria la visibilità completa corrisponde al quarto di corona giratoria posta alla sinistra del canale di accesso considerato.

La modalità utilizzata nella costruzione dei campi di visibilità è rappresentata nella figura seguente.



Campi di visibilità delle rotonde

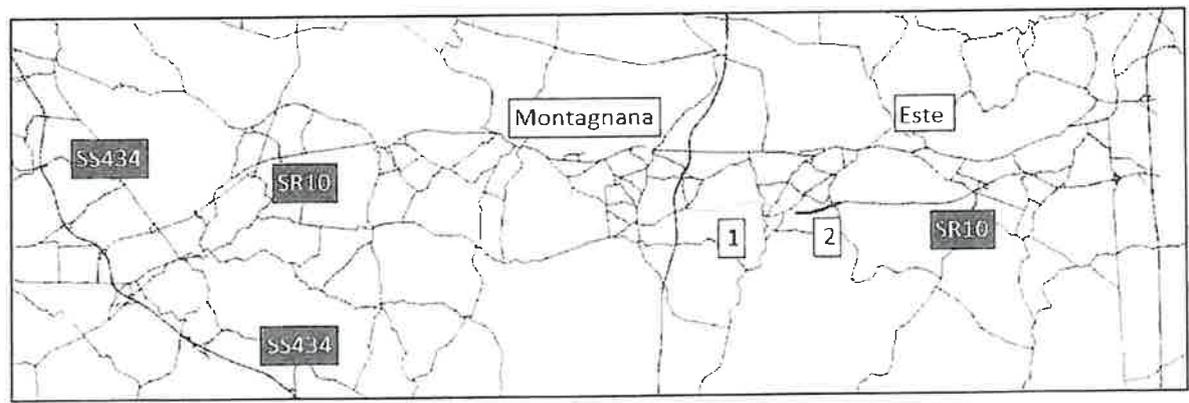
### Verifica funzionale delle intersezioni

Nell'ambito dello studio di Traffico di progetto, è stata svolta la verifica funzionale delle intersezioni stradali di progetto, oltre che di alcune intersezioni esistenti sulle quali, con la realizzazione dell'opera, si verifica una variazione dei flussi veicolari significativa.

Nel dettaglio gli obiettivi di progetto sono stati:

- verificare che le intersezioni di nuova realizzazione siano in grado di smaltire i flussi di traffico previsti nello scenario di riferimento, nelle ore di punta indagate;
- per altre intersezioni presenti nella rete dell'area di studio, calcolare la capacità residua al fine di valutare se siano in grado di smaltire l'incremento di traffico;
- determinare alcuni indicatori di performances delle intersezioni, quali i tempi medi di attesa e la lunghezza delle code, al fine di valutare l'efficienza e l'efficacia dell'infrastruttura viaria.

Di seguito sono localizzate le intersezioni oggetto di verifica funzionale:



Localizzazione delle intersezioni indagate

Le intersezioni sulla nuova viabilità sono:

1. rotondina di connessione tra lo svincolo di Borgo Veneto e la viabilità locale – (WBS: SV.01);



2. svincolo di Ponso – Ospedaletto Euganeo intersezione di nuova realizzazione come rotatoria a 2 livelli con connessione alla viabilità locale (centro abitato di Ponso) – (WBS: SV.02),
3. svincolo di Este ovest – Carceri, intersezione a rotatoria, attualmente terminale della tratta esistente di SR10 var Este – Monselice, che verrà potenziata come rotatoria a 2 livelli per permettere l’inserimento della SR10 var da ovest. (WBS SV.03)

Per queste intersezioni è stata prevista la verifica della funzionalità tramite la metodologia GIRABASE.

Le intersezioni progettate in questo intervento sono di 2 tipologie differenti:

- rotatoria a raso, quelle che insistono sui tratti di raccordo dalla viabilità locale alle aree di svincolo della nova SR10;
- a livelli sfalsati con rotatoria a raso, dove il traffico passante prosegue indisturbato dell’asse principale della SR10, mentre la rotatoria a raso, collegata all’asse principale tramite 4 rampe dirette monodirezionali, smista le manovre di svolta da e per la viabilità locale come esemplificato dalla seguente figura dove la SR10 var sovrappassa la rotatoria.

Dal dato di sintesi di tutti gli scenari delle ore di punta del mattino e della sera, analizzati per ciascuna rotatoria progettuale, si è rilevato che non si rilevano criticità relative alla riserva di capacità, che si mantiene al di sopra o al limite uguale all’80%.

ROTATORIA	SCENARIO	ODP	MATRICE [veic]	RISERVA DI CAPACITÀ DI RAMO [%]				VALORE MINIMO
				1	2	3	4	
INT 1	SDP	Mattina	1055	88%	81%	95%	77%	77%
	SDP	Sera	1233	84%	72%	97%	78%	72%
INT 2	SDP	Mattina	835	80%	84%	100%	-	80%
	SDP	Sera	966	80%	77%	100%	-	77%
INT 3	SDP	Mattina	336	97%	95%	99%	93%	93%
	SDP	Sera	427	96%	94%	100%	90%	90%
INT 4	SDP	Mattina	709	91%	86%	98%	86%	86%
	SDP	Sera	717	90%	92%	94%	87%	87%

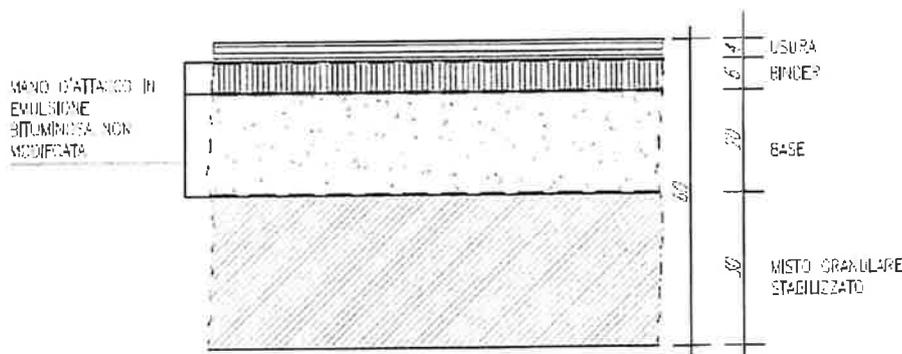
Tipologia e dimensionamento sovrastruttura stradale

La pavimentazione stradale deve svolgere tre funzioni fondamentali:

- garantire una superficie di rotolamento regolare e poco deformabile;
- ripartire sul terreno le azioni statiche e dinamiche dei veicoli, in modo tale da non determinare deformazioni permanenti dannose alla sicurezza ed al comfort di moto;
- proteggere il corpo stradale dagli agenti atmosferici che possono provocare instabilità del piano viabile.

La pavimentazione prevista in progetto per la viabilità della Nuova Strada Regionale S.R.10 “Padana inferiore” prevede il seguente pacchetto strutturale:

- 4 cm strato di usura;
- 6 cm strato di collegamento in conglomerato bituminoso (binder);
- 20 cm strato di base in conglomerato bituminoso;
- 30 cm strato di fondazione in misto granulare stabilizzato.



Quest'ultimo è stato verificato affinché fosse in grado di garantire un elevato livello prestazionale in relazione ai volumi di traffico attesi, desunti dalle simulazioni svolte sullo scenario programmatico, che tiene conto del completamento dell'intero itinerario della Nuova SR10 da Legnago (VR) e Carceri (PD).

In questo modo il lotto funzionale è già in grado di garantire la vita utile dell'opera anche con i maggiori carichi indotti dal completamento della Nuova SR10, evitando futuri pesanti interventi strutturali sulla pavimentazione stradale, tra l'altro da eseguirsi in soggezione di traffico, atti a ristabilire i necessari standard prestazioni dell'infrastruttura, sia sotto il profilo della durata sia per quanto attiene la sicurezza intrinseca dell'opera.



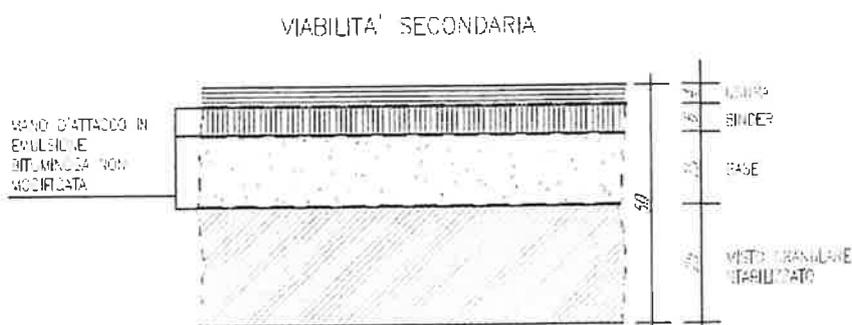
Per i tratti su opera d'arte (cavalcavia o viadotto) il pacchetto pavimentazione risulta composto dai soli strati di Binder ed Usura previa interposizione con la struttura di una guaina bituminosa d'impermeabilizzazione,

Il pacchetto pavimentazione è adottato sia per l'asse principale, sia per i rami di svincolo e rotatorie connesse e garantisce nei tratti di svincolo la continuità degli strati e l'omogeneità della pavimentazione stradale, a tutto vantaggio della durabilità della stessa. Inoltre consente, in fase di esecuzione lavori, una maggior velocità di stesa degli strati e miglior controllo sull'esecuzione dei lavori da parte della DL.

Con riferimento alla viabilità secondaria, e le ricicture di accesso ai fabbricati ed ai fondi, è stato scelto di adottare un pacchetto pavimentazione in linea con la loro funzione, prevedendo pacchetti idonei al tipo di traffico interessanti le strade e a basso impatto ambientale, così composti:

Viabilità secondaria:

- 4 cm strato di usura;
- 6 cm strato di collegamento in conglomerato bituminoso (binder);
- 15 cm strato di base in conglomerato bituminoso;
- 25 cm strato di fondazione in misto granulare stabilizzato.





### Viabilità poderale

#### Tipo 1

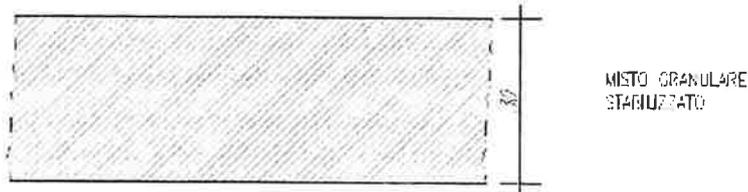
- 30 cm strato di fondazione in misto granulare stabilizzato.

#### Tipo 2

- 4 cm strato di usura;
- 10 cm strato di base in conglomerato bituminoso;
- 25 cm strato di fondazione in misto granulare stabilizzato.

#### VIABILITA' PODERALE TIPO 1

Ricucitura accesso fondi



#### VIABILITA' PODERALE TIPO 2

Ricucitura a servizio dei fabbricati



Il dimensionamento di una qualsiasi struttura richiede la previsione dei carichi che questa dovrà sopportare durante la sua vita utile.

Nel caso stradale, è stato necessario determinare un parametro in evoluzione, quale è il traffico veicolare, ed in particolare, il traffico pesante che maggiormente grava sulla struttura.

Per rendere omogenee le molteplici categorie di veicoli, il metodo proposto dall' "AASHTO Interim guide" equipara i carichi di differente entità dei vari assi ad un unico asse di riferimento (ESA, Equivalent Standard Axle) mediante l'utilizzo di opportuni fattori di equivalenza (EF Equivalent Factor) e rapportando gli effetti prodotti dai vari veicoli ad un'unica tipologia di carico.

Ricavato il numero totale di assi standard, tale valore deve essere confrontato con il numero massimo di assi che la pavimentazione di progetto è in grado di sopportare nell'arco dell'intera vita utile. La base per la procedura AASHTO risulta quindi essere uno studio del traffico veicolare al fine di ottenere il numero dei veicoli pesanti transitanti sulla pavimentazione nell'arco della sua vita utile.

Nel caso in esame, si è ricavato sulla base della relazione di traffico, il valore del traffico di progetto pari a 18.000 veicoli giorno di cui 4000 commerciali.

Il traffico giornaliero medio di progetto, ricavato attraverso formule specifiche previste dalla normativa attuale, risulta essere pari a 17.229,099.

Dalle verifiche effettuate, riportate negli elaborati di progetto, il pacchetto di pavimentazione risponde positivamente alle richieste prestazionali sia a livello strutturale sia a livello di carico di traffico sopportato.

#### Cronoprogramma dei lavori

Per il cronoprogramma si rimanda all'elaborato contenuto nel SIA.

## QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Nel quadro di riferimento ambientale il proponente descrive i potenziali impatti sulle seguenti componenti ambientali per le tre fasi di cantiere: costruzione, esercizio.

- popolazione e salute umana;
- biodiversità;
- suolo;
- geologia, geomorfologia e idrogeologia;
- ambiente idrico superficiale;
- aria e clima;
- paesaggio e patrimonio storico culturale;
- rumore;
- vibrazioni;
- inquinamento luminoso;
- impatti cumulativi.

### Popolazione e salute umana

Il proponente afferma che poiché il progetto prevede la realizzazione di una nuova arteria stradale, gli aspetti per i quali sono ipotizzabili interazioni tra la realizzazione dell'infrastruttura e la componente in analisi sono principalmente attribuibili all'aumento del flusso di traffico e alle sue conseguenze; in sintesi, sono:

- emissioni di inquinanti in atmosfera, e pertanto variazioni sulla qualità dell'aria;
- emissioni sonore, ed esposizione della popolazione alle stesse.

#### Fase di Cantiere

##### *Emissioni in atmosfera*

Il proponente afferma che considerata la tipologia di progetto, gli impatti sulla salute pubblica relativi alla componente atmosfera in fase di cantiere, sono riconducibili principalmente all'inquinamento atmosferico dovuto al transito di veicoli pesanti presso i cantieri e al sollevamento di polveri generato durante il passaggio dei mezzi e durante le fasi di lavorazione. Le principali azioni per la diminuzione delle criticità consistono nella riduzione delle emissioni, privilegiando processi di lavorazione a umido, e nella predisposizione di barriere fisiche alla dispersione.

A tal proposito il proponente dichiara che le emissioni di polveri indotte dalle attività di cantiere sono tali da poter generare potenziali situazioni di criticità per 12 ricettori ancorché sia già stata considerata l'applicazione della bagnatura periodica e costante delle piste di cantiere non asfaltate al fine di ottenere un abbattimento totale delle polveri. Ritiene tuttavia che tali situazioni possano essere risolte con l'implementazione di tutte le note buone pratiche e misure mitigative esplicitate nella Relazione descrittiva denominata "T00CA00CANRE01".

Per quanto riguarda, invece, gli impatti in fase di cantiere legati alla movimentazione dei mezzi, il proponente afferma che se l'entità del traffico aggiuntivo indotto dalla cantierizzazione si può ritenere in via generale ininfluenza dal punto di vista dell'impatto sull'atmosfera, si ritiene opportuno porre particolare attenzione all'attuazione di tutte le note buone pratiche e misure mitigative sulla movimentazione dei mezzi lungo le tratte stradali di cantiere.

Gli impatti generati dalla fase di cantiere per la componente in esame sono tutti temporanei (durata del cantiere) e reversibili.

##### *Emissioni acustiche/vibrazioni*

Il proponente afferma che gli impatti sulla salute pubblica relativi alla componente rumore in fase di cantiere, sono riconducibili principalmente all'inquinamento acustico dovuto alle fasi di lavorazione nelle aree dei cantieri base e durante le lavorazioni lungo linea soprattutto relativamente alle opere d'arte quali ponti, rilevati e trincee, che interessano aree talvolta prossime ai ricettori. Dai risultati ottenuti nello studio di impatto acustico per la fase di cantiere il proponente ritiene che sussistano condizioni di superamento dei limiti individuati dai P.C.C.A. dei comuni di riferimento per ricettori residenziali ubicati indicativamente a una





### Mitigazioni

Il proponente riferisce che le mitigazioni delle emissioni da rumore e vibrazioni potranno essere l'utilizzo di barriere antirumore, sia nella fase di cantiere che di esercizio, e l'utilizzo di mezzi normati in termini di emissioni sonore.

Per quanto riguarda la sospensione di polveri e gas durante la fase di cantiere, per limitarne il movimento e la produzione potrebbero essere:

- bagnatura delle piste, dei piazzali e delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere, finalizzata ad impedire il sollevamento delle particelle di polvere da parte delle ruote dei mezzi e a legare le stesse particelle fini al suolo.
- l'abbattimento della polverosità con sistemi ad umido in aree particolarmente critiche. Gli altri interventi di mitigazione che agiscono direttamente sulle sorgenti di polverosità e che dovranno essere adottati comprendono: o il lavaggio delle ruote degli automezzi in uscita dai cantieri al fine di prevenire la diffusione di polveri, come pure l'imbrattamento della sede stradale all'esterno del cantiere;
- la copertura dei carichi che possono essere dispersi in fase di trasporto;
- dovrà essere posta attenzione alla modalità ed ai tempi di carico e scarico e alla disposizione dei cumuli di materiale;
- nelle zone di lavorazione dovrà essere rispettata una velocità dei mezzi adeguata alla situazione reale dei piani di transito.

### **Biodiversità**

#### Vegetazione

Per quanto attiene la vegetazione nell'area di sito oggetto dell'intervento in esame (estesa come già evidenziato a un buffer di 1 km a cavallo del tracciato e delle viabilità connesse), si rileva che il tracciato si inserisce nella campagna della bassa padovana, intersecando appezzamenti agricoli ove sono presenti colture erbacee a seminativo e colture orticole. L'area è caratterizzata da serre e prati da sfalcio. Diffuse sono anche ampie distese di frutteti e, in misura minore, di vigneti. La campagna è caratterizzata da un urbanizzato sparso con presenza di allevamenti zootecnici.

Localmente va segnalata la presenza di Ville Venete e relativi giardini con antichi viali ed alberature e pertinenze coltivate.

#### Fase di cantiere

Nel SIA si legge che gli impatti sulla componente vegetazionale derivanti dal progetto sono sia di tipo diretto, dovuti alla sottrazione di superfici vegetate per l'approntamento dei cantieri, sia di tipo indiretto, legate agli effetti di disturbo riconducibili alla generazione di polveri ed al rilascio di inquinanti atmosferici.

Gli effetti su flora e vegetazione connessi alle diverse fasi di lavorazione possono essere così elencati:

- perdita superfici naturaliformi per allestimento aree di cantiere;
- sottrazione di superfici di pregio per allestimento aree di cantiere;
- disturbo alle formazioni vegetazionali terrestri: emissioni atmosferiche e sollevamento polveri;
- disturbo alle formazioni vegetazionali acquatiche per rilascio accidentale di inquinanti in acque superficiali.

Ai fini della valutazione dell'entità degli impatti sulla componente, il proponente ha stimato i consumi temporanei e definitivi di superficie vegetata allo stato naturale, derivanti sia dall'impronta del tracciato, compresi gli svincoli e la viabilità secondaria, sia dalla cantieristica.

L'effetto è di tipo reversibile a lungo termine per quanto attiene le occupazioni definitive, mentre è a medio breve termine per quanto attiene le occupazioni temporanee. Il proponente ha previsto opere di ripristino delle superfici vegetate non occupate in via definitiva.

Tali interventi mitigativi/compensativi rendono l'effetto di entità bassa e mitigato.

Gli effetti perturbativi sulle formazioni vegetali, derivanti dal sollevamento polveri ed emissioni gassose



ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso

inquinanti, generate dalle lavorazioni e dalla movimentazione mezzi, vengono invece considerate trascurabili dal proponente, alla luce delle misure di mitigazione previste per la componente atmosfera, come riportate nella relazione di cantierizzazione.

L'effetto di tipo reversibile e a breve termine si stima di entità trascurabile.

#### *Fase di esercizio*

Per quanto riguarda la fase di esercizio il proponente riferisce che l'impatto sulla vegetazione è legato alla perdita permanente di superfici naturaliformi lungo il sedime della infrastruttura e opere annesse. Inoltre, il progetto, comporta una frammentazione del territorio sul quale insiste, in quanto l'infrastruttura stradale a raso costituirà una cesura tra ambienti simili a nord e sud del tracciato. In ogni caso tale effetto risulta trascurabile in quanto non si assiste alla frammentazione di ambienti di pregio a causa del progetto.

Altro effetto legato all'esercizio della infrastruttura è la produzione di emissioni atmosferiche legate al futuro flusso di veicoli, con conseguente disturbo alla vegetazione per deposito polveri e inquinanti specifici. Tale effetto, stimato in relazione alle analisi delle emissioni atmosferiche, generalmente si esaurisce breve distanza dal tracciato, e può essere mitigato dalla adozione di idonee barriere arboree. Gli effetti perturbativi sono pertanto di entità lieve e reversibili a breve termine.

Gli effetti in fase di esercizio sono di tipo reversibile a lungo termine per quanto attiene le occupazioni definitive. Sono previste opere di ripristino delle superfici vegetate non occupate in via definitiva, pertanto, si ritengono gli effetti sulla componente flora e vegetazione in fase di esercizio, di entità bassa e mitigati.

#### *Mitigazioni*

Le misure di mitigazioni consigliate sono:

- ripristino a verde delle aree di cantiere utilizzate in via temporanea;
- stretto utilizzo di piste ed aree di cantiere da parte dei mezzi di lavorazione;
- messa a dimora di specie arboree-arbustive autoctone con funzione di mitigazione ambientale e paesaggistica parallelamente al tracciato l'infrastruttura.

#### *Fauna*

Per quanto riguarda l'analisi faunistica, la presenza della specie all'interno dell'area di analisi è stata valutata dal proponente sulla base delle principali fonti bibliografiche disponibili per l'area di analisi vasta (4 Km di buffer) e di sito (buffer di circa 500 m dal tracciato).

#### *Fase di cantiere*

Il proponente riferisce che durante la fase di cantiere gli impatti sulla fauna sono di tipo temporaneo, dovuti al disturbo per le lavorazioni, e di tipo permanente, a seguito di sottrazioni di superfici naturaliformi. Le perturbazioni connesse alla fase di lavorazione sono così brevemente elencate:

- perdita superfici di habitat di specie e naturaliformi per allestimento aree di cantiere;
- sottrazione di habitat per allestimento aree di cantiere;
- emissioni acustiche ed atmosferiche per la presenza di uomini e mezzi di lavorazione: disturbo in particolare sull'ornitofauna e la teriofauna.
- rischio di inquinamento delle acque: questo tipo di disturbo ricade prevalentemente sull'erpetofauna anfibia:
  - per rilascio accidentale di inquinanti in acque superficiali o sotterranee.

Nelle aree di pregio faunistico è previsto, stando a quanto riferito dal proponente, il fermo lavori nel periodo di maggiore vulnerabilità faunistica: quello della migrazione pre-riproduttiva di anfibi e rettili e quello riproduttivo di avifauna e teriofauna. In tal modo anche il disturbo generato dalle lavorazioni per la realizzazione delle opere viene mitigato nel periodo di maggiore sensibilità della fauna.

L'effetto di sottrazione/alterazione di habitat è di tipo reversibile a lungo termine per quanto attiene le occupazioni definitive, mentre è a medio breve per quanto attiene le occupazioni temporanee. Sono previste opere di ripristino delle superfici vegetate non occupate in via definitiva. Tali interventi mitigativi rendono l'effetto delle opere sulla fauna di entità lieve e mitigato.

AL

DECRETO n.

48 del 06 SET. 2023

ALLEGATO

A

AL DECRETO n.

42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso

Gli effetti perturbativi sulla fauna, generati dal fonoinquinamento dalle lavorazioni e dalla movimentazione mezzi, vengono invece considerati trascurabili, alla luce delle misure di mitigazione previste per la componente rumore, come riportato nella relazione di cantierizzazione e dato dalla pianificazione delle lavorazioni nel periodo di minore vulnerabilità negli ambienti di pregio intersecati dal tracciato. L'effetto di disturbo sulla fauna, di tipo reversibile e a breve termine, si ritiene complessivamente di livello trascurabile.

#### *Fase di esercizio*

Per quanto riguarda la fase di esercizio l'impatto sulla fauna selvatica è legato alla perdita permanente di suolo libero di habitat di specie e di habitat naturaliforme. Il sedime del tracciato, comprensivo dell'asse principale, degli svincoli e della viabilità secondaria, comporterà una occupazione di ca. 43 ettari. Nel conteggio delle superfici interessate si è considerato un buffer cautelativo di 5 m da ambo le direzioni della viabilità di progetto; pertanto, il conteggio dei consumi definitivi dati dalle opere è da considerarsi ampiamente cautelativo. La maggior parte delle superfici interessate sono costituite da aree a seminativo o a coltivazioni orticole, di scarsa vocazionalità faunistica.

Il progetto comporta inoltre una frammentazione del territorio sul quale insiste. L'infrastruttura stradale a raso costituirà una barriera agli spostamenti della fauna selvatica, in particolare nei punti di attraversamento dei corpi idrici minori. Il progetto prevede la realizzazione di passaggi faunistici idonei alla meso e microteriofauna oltre che all'erpetofauna, collocati a intervalli regolari lungo il tracciato.

Altro effetto legato all'esercizio della infrastruttura è la produzione di emissioni acustiche legate al futuro flusso di veicoli, con conseguente disturbo alla fauna. Tale effetto si ritiene poco influente in quanto la fauna è maggiormente disturbata da rumori improvvisi e di elevata intensità rispetto a un rumore di fondo e continuo tipico di un'asse stradale di questo tipo, che non viene avvertito come una situazione di pericolo. Gli effetti perturbativi in fase di esercizio sono pertanto di entità lieve e reversibili a breve termine.

#### *Mitigazioni*

Secondo il proponente le misure di mitigazioni consigliate sono:

- ripristino delle aree di cantiere utilizzate in via temporanea;
- stretto utilizzo delle aree e piste di cantiere;
- messa a dimora di specie arboree-arbustive autoctone con funzione di mitigazione ambientale e paesaggistica parallelamente al tracciato l'infrastruttura;
- realizzazione passaggi per la fauna selvatica utilizzando ponticelli idraulici di luce tale da garantire la continuità delle teste arginali o scatolari dedicati al transito della fauna.
- prevedere il ripristino della vegetazione ripariale negli attraversamenti dei corpi idrici minori, e opportune piantumazioni e inerbimenti lungo il tracciato.

Oltre a ciò il proponente prevede la realizzazione di sottopassi faunistici e la ricucitura della maglia vegetazionale.

Nel SIA si legge che i principali obiettivi dei passaggi per la fauna selvatica sono:

- la diminuzione della frammentazione e dell'isolamento delle popolazioni di animali, attraverso il ripristino degli scambi interrotti con la costruzione dell'infrastruttura;
- la diminuzione degli incidenti della circolazione, riducendo il rischio di attraversamento della fauna sul resto della via di comunicazione.

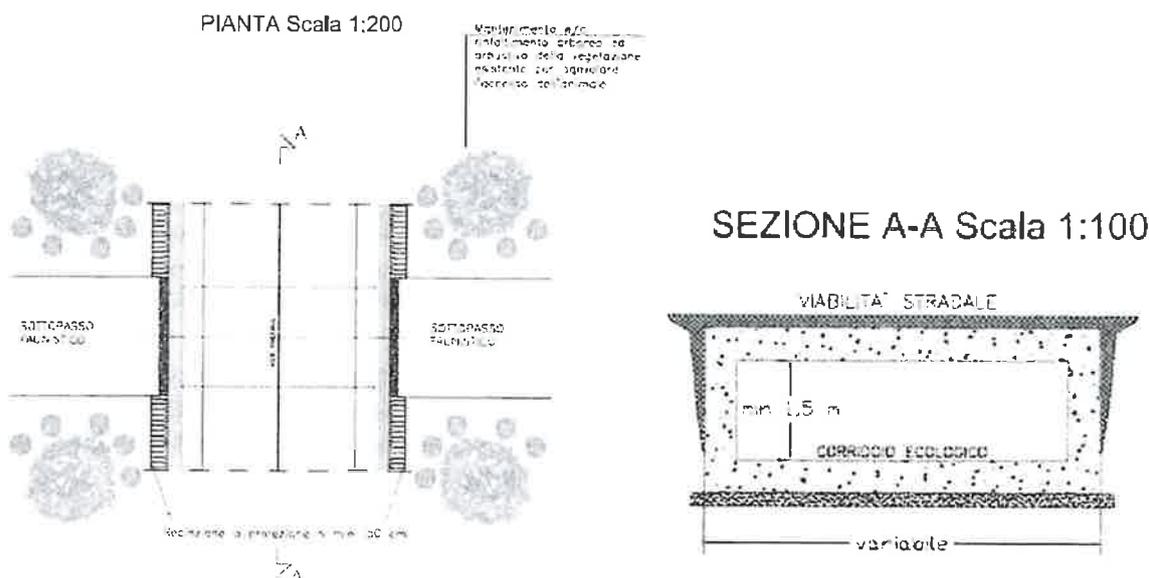
La soluzione proposta prevede attraversamenti faunistici realizzati attraverso la posa in opera di elementi prefabbricati in calcestruzzo nel corpo del rilevato stradale del tipo di quelli utilizzati per gli attraversamenti idraulici. Tali sottopassi avranno sezione rettangolare di dimensioni minime di almeno m 2 in larghezza x 1,5 in altezza condizione necessaria per garantire oltre la manutenzione, la percezione dell'uscita sul lato opposto, condizione necessaria per un reale utilizzo da parte della maggior parte della fauna. Al fine di garantire una buona attrazione nei confronti della fauna, il fondo deve essere ricoperto con materiali naturali (sabbia, terriccio ecc.).

Complessivamente sono stati quindi previsti 4 sottopassi faunistici dedicati (indicati con la lettera S) e 3 passaggi faunistici misti, ovvero ponticelli idraulici attrezzati per passaggio fauna, attraverso il mantenimento della percorribilità delle sommità arginali (indicati con la lettera P). Considerato il contesto non sono stati



previsti manufatti nel tratto di raccordo parallelo alla A31.

Nell'immagine seguente è rappresentato il tipologico di progetto per i sottopassi dedicati.



#### Ecosistemi e aree di interesse conservazionistico

Il proponente riferisce che l'area di analisi di sito si estende per ca. 954 ettari. Il tessuto residenziale e le aree artificiali rappresentano ca. il 18% dell'area di analisi. L'80% circa della superficie è caratterizzata da seminativi e aree agrarie e da coltivazioni arboree: frutteti, vigneti, pioppeti. La rimanente superficie (ca. 1,3%) è occupata da superfici naturaliformi di cui lo 0,7% ca. è rappresentato da prati e prati arborati, lo 0,6% è rappresentato da "Parchi, giardini e aree verdi", ca. lo 0,6% da "Boschi, arbusteti e cespuglieti" e ca. lo 0,2% da "Bacini idrici e corsi d'acqua".

Gli ambienti naturali o naturaliformi all'interno dell'area di analisi sono molto ridotti in superficie, rappresentando solo il 1,3% del territorio indagato. La matrice ambientale è costituita dalla categoria seminaturale dei seminativi, che comprende anche le coltivazioni arboree di vario tipo, le serre e i vivai, che copre oltre l'80% del territorio in esame.

#### *Fase di cantiere*

Durante la fase di cantiere gli impatti sugli ecosistemi sono di tipo temporaneo, dovuti alla occupazione di suolo con sottrazione di superfici naturaliformi. Le perturbazioni agli ecosistemi derivanti dalla fase di lavorazione possono essere la perdita di superfici naturaliformi per l'allestimento delle aree di cantiere ed la possibile perturbazione degli ecosistemi acquatici per il rischio di inquinamento delle acque legato alle lavorazioni.

Le superfici occupate in via temporanea verranno ripristinate al termine delle lavorazioni; pertanto, l'effetto sarà temporaneo ad esclusione delle superfici interessate in via definitiva dall'infrastruttura.

#### *Fase di esercizio*

Per quanto riguarda la fase di esercizio il proponente riferisce che l'impatto sugli ecosistemi è legato alla perdita permanente di suolo libero e di habitat naturaliformi. Inoltre, il progetto, può comportare una frammentazione del territorio sul quale insiste, in quanto l'infrastruttura stradale costituirà un elemento artificiale introdotto in una matrice ambientale seminaturale.

Tale effetto risulta rilevante quando gli ambienti intersecati dalla infrastruttura sono di pregio naturalistico. Nell'area in esame è stata rilevata la presenza di una sola area di interesse naturalistico-ambientale, che subirà una riduzione di superficie a causa della realizzazione dell'opera.

#### *Mitigazioni*



Nel SIA si legge che i siti di interesse conservazionistico presenti nell'area vasta di indagine non vengono interessati dalle opere, né sono presenti aree di particolare pregio naturalistico. Le mitigazioni previste sono quindi riconducibili al ripristino e rafforzamento della maglia ecologica, attraverso interventi a verde e realizzazione di manufatti di continuità faunistica.

### Suolo

Il grado di interferenza tra l'opera in progetto e la componente suolo è stata classificata in due diverse categorie:

- Diretta = a questa categoria è riconducibile il consumo di suolo definitivo, e le relative ripercussioni, e le alterazioni a medio-lungo termine prodotte dall'occupazione temporanea delle aree di cantiere connessa alla realizzazione ed esercizio dell'opera e gli effetti prodotti dalle attività di cantiere e dal successivo esercizio dell'opera;
- Indiretta = se il tratto di opera e/o le attività di cantiere non ricadono in corrispondenza dei bersagli ma producono effetti su di essi (es. variazioni dell'inquinamento atmosferico; alterazione della qualità delle acque).

### Fase di cantiere

Secondo il proponente le sorgenti di pressione sulla componente suolo possono essere schematicamente suddivise in:

- azione fisica (impermeabilizzazione e compattazione);
- contaminazione puntuale (contaminazione del suolo per sversamenti accidentali, scarichi, recapiti di acque industriali e di lavaggio non trattate ...);
- contaminazione diffusa (ricaduta di inquinanti atmosferici aerodispersi);
- alterazione di condizioni ecologiche del suolo (temperatura, umidità);
- alterazione del contenuto in sostanza organica.

Le aree di cantiere sono sempre state previste su terreni arabili quindi prevalentemente seminativi, evitando frutteti vigneti e altre colture permanenti, in modo da interferire soltanto con colture ripristinabili entro una stagione vegetativa.

Al termine dei lavori, i cantieri saranno tempestivamente smantellati e verrà effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco.

È inoltre previsto il ripristino delle aree e delle piste di cantiere e la loro restituzione al territorio con una qualità di suolo e sottosuolo paragonabile o migliorata rispetto allo stato *ante-operam*.

In funzione del risultato delle analisi, saranno apportati alle terre apposite lavorazioni e ammendanti per ottenere le seguenti caratteristiche:

- buona dotazione di elementi nutritivi, in proporzione e forma idonea, con in particolare una presenza di sostanze organiche superiore all'1,5% (peso secco);
- assenza di frazione granulometriche superiore ai 30 mm;
- scheletro (frazione >2 mm) inferiore al 5% in volume;
- rapporto C/N compreso fra 3/15;
- la terra di coltivo dovrà essere priva di agenti patogeni, di semi infestanti e di sostanze tossiche per le piante.

### Fase di esercizio

Secondo il proponente in fase di esercizio gli impatti sono correlabili principalmente all'esistenza dell'infrastruttura stradale (consumo di suolo e aspetti connessi), al funzionamento dell'infrastruttura di trasporto (emissioni da traffico veicolare, funzionamento della rete di drenaggio delle acque di piattaforma e dei fossi di guardia, interventi di manutenzione ordinaria quali spargimento di sale in inverno, ecc.), alla manutenzione degli inserimenti a verde (uso di agrofarmaci).

Dall'analisi degli impatti diretti sulla componente suolo e uso del suolo, emerge che l'impatto si rileva in fase di cantierizzazione e permane in fase di esercizio. Le aree occupate definitivamente dalla nuova infrastruttura determinano una occupazione del suolo permanente, mentre le aree che erano occupate temporaneamente dai



cantieri vengono restituite al territorio al termine della realizzazione.

Per quanto concerne la fase di esercizio i comuni impattati dall'opera vengono interessati in maniera diversa, ma sempre con entità contenute. Il Comune maggiormente interessato da occupazione definitiva è quello di Carceri con una occupazione definitiva pari allo 0,70% del totale della superficie comunale, seguito da Ospedaletto Euganeo e Ponso (0,36%) e da Borgo Veneto (0,28%). La matrice prevalente nell'area di studio nei comuni direttamente interessati dal tracciato è quella agricola.

Il proponente nel merito conclude che, considerando il progetto di ripristino delle aree di cantiere, l'impatto in corso d'opera viene considerato trascurabile sulla componente suolo.

Nel SIA si legge che per quanto concerne la fase di esercizio e l'occupazione definitiva del suolo, si tratta di un impatto negativo, di lunga durata e reversibile a lungo termine. Le interferenze con le serre presenti nei territori interessati da eccellenze agroalimentari sono puntuali e riguardano tipologie di colture ripristinabili nel corso di un anno.

Il progetto di inserimento a verde dell'opera, con la messa a dimora di specie arboree-arbustive autoctone con funzione di mitigazione ambientale e paesaggistica parallelamente al tracciato dell'infrastruttura permette comunque, oltre a svolgere il ruolo di barriera alle polveri e all'inquinamento atmosferico, di mantenere la dotazione arboreoarbustiva del territorio a un livello simile all'*ante-operam*. Il proponente pertanto stima un impatto residuo basso.

Dal punto di vista degli impatti indiretti (emissioni in aria, emissioni accidentali nel suolo o nelle acque), si ritiene che le stesse misure di mitigazione previste per l'agente fisico atmosfera e per il fattore ambientale acque siano funzionali alla preservazione della componente suolo.

### **Geologia, geomorfologia e idrogeologia**

#### Fase di cantiere

##### *Terre e rocce da scavo*

Per valutare le modalità di gestione delle terre che saranno prodotte con gli scavi, il proponente dichiara che i risultati delle analisi chimiche sono stati confrontati con i valori di CSC della tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. 152/02 n. 152. Inoltre, in previsione che gli scavi possano interessare terreno sottofalda, come previsto dal D.P.R. n. 120/2017, sono stati prelevati campioni d'acqua di falda. I relativi risultati delle analisi sono stati confrontati con i valori CSC della tabella 2, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. 152/02 n. 152.

*Nota istruttoria: i riferimenti sopra elencati non sono chiari; si ritiene che il riferimento corretto sia tabella 1/2, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. n. 152/06.*

Dalle analisi risulta che tutti i campioni hanno valori, per i parametri ricercati, inferiori a quelli previsti da colonna A. Fa eccezione il solo parametro Arsenico del campione PE421-CA1, rappresentativo del terreno compreso tra 0.0 e -1.0 m da p.c., dove è stato rilevato un valore di 20.1 mg/kg-SS a fronte di un limite 20 mg/kg-ss.

Le aree individuate per il deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo saranno preventivamente scoticate del terreno vegetale, depositato in cumuli inerbiti per la corretta conservazione delle caratteristiche agronomiche. Prima del ripristino dello stato dei luoghi saranno condotte ulteriori prove per la verifica del mantenimento del rispetto delle CSC.

In generale, le aree di stoccaggio verranno realizzate in modo da contenere al minimo gli impatti sulle matrici ambientali, a tutela delle acque superficiali e sotterranee e riducendo la dispersione delle polveri.

I rifiuti saranno gestiti secondo normativa e mantenuti sempre separati dal terreno naturale.

##### *Interferenza con la falda*

L'opera di sviluppo essenzialmente in rilevato, per cui le interferenze con la falda si ritengono minime.

Secondo quanto riferito dal proponente saranno prese tutte le precauzioni atte a evitare sversamenti accidentali, ponendo fusti e contenitori in apposite aree pavimentate e coperte. Sarà sempre disponibile il kit antisversamento.

Sarà ridotto l'approvvigionamento idrico da acquedotto e preferito il riutilizzo delle acque impiegate nelle operazioni di cantiere.

#### *Consumi idrici*

Secondo il proponente l'attuazione delle corrette azioni gestionali e di controllo suggerite per ottimizzare il consumo di acqua, potrà ridurre in maniera significativa il potenziale livello di impatto sul consumo della risorsa. In genere sarà ridotto l'approvvigionamento idrico da acquedotto e preferito il riutilizzo delle acque impiegate nelle operazioni di cantiere.

#### Fase di esercizio

##### *Rischio sismico e stabilità delle opere*

Per quanto riguarda il rischio sismico il proponente riferisce che i risultati delle indagini sismiche hanno permesso di individuare lungo il tracciato un'unica categoria di sottosuolo di tipo C. Per quanto concerne la categoria topografica, date le condizioni morfologiche e topografiche dell'area, per entrambe le Tratte si definisce la categoria topografica T1 caratterizzata da "Superficie pianeggiante, pendii e rilievi isolati con inclinazione media  $i \leq 15^\circ$  ", con relativo coefficiente correttivo ST pari a 1.0.

Il proponente ha verificato anche la suscettibilità dell'opera alla liquefazione e dagli studi effettuati risulta che per tutte le opere d'arte considerate, e le varie sezioni di progetto stradale, il fattore di sicurezza individuato è verificato.

##### *Stabilità dei terreni*

Per quanto riguarda la stabilità dei terreni il proponente ha trasmesso un'apposita relazione geotecnica con cui ha effettuato la verifica di stabilità e il calcolo dei cedimenti per le diverse tipologie di opere previste dal progetto. Queste valutazioni hanno permesso di identificare la tipologia di fondazione da adottare anche in relazione alla tipologia d'opera d'arte da realizzare.

Dati gli accorgimenti individuati e sulla base delle conclusioni relative alle verifiche tecniche condotte, in proponente non rileva criticità in merito alla stabilità dei terreni in relazione alla realizzazione dell'opera.

##### *Modifica morfologica dei luoghi*

Secondo quanto riferito dal proponente in fase di esercizio l'impatto potenziale è dovuto all'inserimento di opere, manufatti e interventi che andranno a modificare sostanzialmente l'assetto morfologico dell'ambiente circostante. Gli interventi in progetto sono stati sviluppati tenendo nella massima attenzione le problematiche di carattere geomorfologico; la soluzione progettuale è stata adottata con l'obiettivo di rendere trascurabile la perturbazione dell'equilibrio ambientale esistente nelle aree interessate. Gli scavi e la realizzazione delle fondazioni delle nuove opere in progetto comporteranno modeste modificazioni della morfologia del terreno, che sarà ripristinata grazie alle operazioni di rinterro.

Il proponente ritiene inoltre importante evidenziare che le principali tipologie d'opera lungo il tracciato di progetto si sviluppano in modo da assecondare al meglio l'orografia del territorio, cercando la massima compensazione fra gli scavi e i riporti, tale per cui è possibile attribuire un giudizio di impatto trascurabile relativamente alla fase di esercizio.

##### *Potenziale rischio di contaminazione acque sotterranee*

Il rischio di contaminazione è imputabile a sversamenti accidentali e si ritiene minimo. È previsto un sistema di drenaggio e presidio del corpo stradale; il tracciato si sviluppa prevalentemente in rilevato.

#### Mitigazioni

Secondo quanto riferito dal proponente gli interventi di mitigazione dei potenziali impatti sono da prevedersi eventualmente soprattutto per la fase di cantiere in relazione alla possibile intercettazione della falda durante le fasi di scavo delle fondazioni. In particolare:

- sarà predisposta la raccolta delle acque di supero che dovessero essere prodotte durante le fasi di realizzazione di elementi in calcestruzzo. Tali acque saranno inizialmente recapitate in apposite vasche o fosse con fondo impermeabilizzato (anche con semplici teloni in materiale plastico), che saranno predisposte nelle immediate vicinanze delle opere da realizzare, in numero necessario per avviare



sfiori o sversamenti accidentali. Le acque di esubero saranno allontanate tramite pompaggio, se necessario, e verranno opportunamente fatte decantare, per consentire la sedimentazione delle sostanze inquinanti e il successivo deflusso nell'ambiente nel rispetto delle N.T.A. del Piano di Tutela delle Acque. Il materiale sedimentato nelle vasche/fosse verrà smaltito secondo normativa vigente;

- per lo scavo delle fondazioni profonde, vengono utilizzati biopolimeri e additivi biodegradabili. Al fine di evitare processi di intorbidimento dovuti alla dispersione della componente argillosa e di dispersione degli agenti additivanti normalmente previsti che potrebbero interferire con la falda, i biopolimeri saranno recuperati nella fase di getto del calcestruzzo dei pali, attraverso la predisposizione di apposite buche eseguite nel terreno, opportunamente impermeabilizzate per evitare dispersioni nel sottosuolo attraverso l'uso di teli in HDPE o di cassoni prefabbricati. Saranno riutilizzati nelle perforazioni adiacenti, fino allo smaltimento finale in idonei impianti di recupero/discariche, una volta realizzati tutti i pali di fondazione della specifica opera.

Infine, come già esposto in precedenza sono previsti una serie di accorgimenti progettuali al fine di minimizzare i potenziali cedimenti e di accelerare il processo di consolidamento dei terreni.

### **Ambiente idrico superficiale**

Nel SIA si legge che l'ambiente idrico superficiale è stato analizzato sotto diversi fronti allo scopo di definire lo stato ambientale (qualitativo e quantitativo) dei corpi idrici che saranno interessati dall'intervento.

#### *Fase di cantiere*

Il proponente riferisce che le attività che possono generare impatti in fase di cantierizzazione e di esecuzione lavori sono in generale riconducibili alle seguenti:

- scavi di sbancamento necessari alla realizzazione delle aree di cantiere;
- impermeabilizzazione delle superfici destinate alle aree di cantiere;
- realizzazione di opere in alveo (fondazioni, pile viadotti, spalle ponti...);
- realizzazione di tutti quei tratti in rilevato che interferiscono direttamente con i corpi idrici;
- riprofilature sponde e tombinamenti.

Contestualmente le tipologie di impatti potenziali valutati generati in fase di cantiere sono:

- la pressione che la cantierizzazione esercita sulla risorsa idrica;
- le interferenze delle aree di cantiere con le aree esondabili.

Secondo quanto riferito dal proponente il potenziale impatto generato durante la fase di cantierizzazione, ovvero la modifica delle caratteristiche qualitative dei ricettori, risulta legato alla possibile presenza di acque meteoriche di dilavamento sui piazzali dei cantieri e alla produzione di acque relative alle attività di cantiere durante le lavorazioni a ridosso della rete idrografica principale e secondaria. In generale si sottolinea come le indicazioni sulla gestione delle acque previste dal progetto di cantierizzazione rispettino quanto indicato dalla normativa di settore (Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto approvato con D.G.R. n. 4453 del 29/12/2004 – ultimo aggiornamento delle NTA è dell'agosto 2021 – con specifico riferimento alle disposizioni di cui all'art. 39 - Acque meteoriche di dilavamento, acque di prima pioggia e acque di lavaggio e le Linee Guida per l'applicazione di alcune norme tecniche di attuazione del Piano di Tutela delle Acque approvate con DGR n. 80 del 27/01/2011).

Presso le aree operative di cantiere sono da prevedere tutti gli accorgimenti possibili atti a prevedere l'eventuale sversamento accidentale di sostanze su superfici impermeabili e, la conseguente raccolta da parte dei sistemi di captazione (caditoie, ecc.) presenti sulle superfici impermeabili. Per le lavorazioni nei pressi dei corsi d'acqua è necessario organizzare lo stoccaggio dei materiali e delle sostanze pericolose il più possibile lontano dalle sponde e comunque adottare tutti gli accorgimenti previsti per lo stoccaggio delle sostanze pericolose. Tenere a disposizione un kit di protezione in caso di rilasci accidentali sul suolo/acque. I reflui di attività di cantiere dovranno essere trattati per poterli eventualmente riutilizzare, o gestiti come rifiuto, conferendoli a soggetti autorizzati. I relativi formulari dovranno essere conservati dal produttore secondo norma. In ogni caso è previsto un apposito monitoraggio sia *ante-operam*, in corso d'opera e *post operam*.

Per quanto riguarda le interferenze delle aree di cantiere con le aree esondabili il proponente riferisce che le aree di cantiere, sia di base che operative, sono sempre localizzate all'esterno degli alvei, ed esternamente alle



aree a rischio individuate dal PGRA e/o dai Consorzi di Bonifica. Dove non è possibile eliminare del tutto l'interferenza con i fossi minori e/o con le aree allagabili, per esempio in corrispondenza delle piste di cantiere, il proponente prevede l'applicazione di buone pratiche.

#### *Fase di esercizio*

Secondo il proponente nella fase di esercizio i potenziali impatti sulla componente acque superficiali sono riconducibili al potenziale rischio idraulico connesso con la presenza fisica dell'opera e alla potenziale contaminazione dei ricettori idrici per sversamenti derivanti dalle acque di dilavamento della piattaforma stradale.

Nel merito la relazione di compatibilità idraulica allegata al progetto ha effettuato analisi di dettaglio con il fine di determinare i livelli idrici corrispondenti alle portate di progetto con tempo di ritorno  $T=200$  anni per tutti i corsi d'acqua (canali irrigui e/o di bonifica) interferenti con il tracciato di progetto facenti parte del reticolo principale e secondario, così come definito dalla Regione Veneto. In funzione dei livelli idrici di progetto sono stati quindi calcolati i valori del franco idraulico minimo da garantire in corrispondenza dei manufatti di attraversamento (tombini e/o ponticelli), assumendo che il tirante idrico non debba superare i  $2/3$  dell'altezza della sezione, garantendo comunque un franco minimo di 0,50 m (NTC2018).

Il proponente dichiara che non sono state rilevate evidenti criticità in merito alle interferenze tra rete idrica e progetto.

Per quanto riguarda la gestione delle acque della piattaforma stradale, il proponente riferisce che il sistema utilizzato è di tipo chiuso; gli elementi primari e secondari di raccolta e convogliamento sono stati ottimizzati sulla base dello studio delle sezioni stradali, delle planimetrie e dei profili di progetto. Il sistema di raccolta delle acque è stato dimensionato e verificato sulla base della precipitazione di progetto con gli obiettivi di:

- limitare i tiranti idrici sulle pavimentazioni a valori compatibili con la loro transitabilità;
- garantire margini di capacità per evitare rigurgiti delle canalizzazioni che possono dare luogo ad allagamenti localizzati;
- minimizzare il rischio di insufficienza della rete.

#### *Mitigazioni*

Il proponente propone una serie di azioni e mitigazioni, da mettere in atto soprattutto nella fase di cantiere, a garanzia della limitazione dei potenziali impatti connessi con questa fase. Considerata la natura dei lavori e l'estensione dell'intervento, provvederà alla stesa di appositi tappeti oleo-assorbenti e idrorepellenti di tipo carrabile. Al termine delle lavorazioni tali tappeti saranno smaltiti ai sensi della norma vigente da ditta specializzata.

Nelle zone prossime alle aree di lavoro saranno installati dei kit anti-sversamento di pronto intervento contenenti:

- resine epossidiche, nastri al silicone, materiali auto-vulcanizzanti per la sigillatura di eventuali perdite;
- materiale biodegradabile in polvere atto ad assorbire sia l'acqua che i derivati del petrolio;
- materiali oleoassorbenti ed idrorepellenti;
- pompe aspira-liquidi;
- cuscinetti e contenitori atti ad assorbire e trattenere gocciolamenti da spine, fusti e macchinari.

Oltre a ciò il proponente afferma che l'effettuazione delle attività di manutenzione di mezzi e macchinari sarà effettuata solo su aree impermeabilizzate dotate di cordolo di raccolta per gli sversamenti liquidi; verranno inoltre realizzate apposite aree di stoccaggio di materiali e sostanze (chimici, liquidi, inquinanti e rifiuti) dotate di idoneo sistema di raccolta e trattamento acque di percolazione e impermeabilizzazione dello strato di sottofondo. Sarà infine prevista, tra le altre cose, la separazione dei materiali per tipologia con chiara identificazione degli stessi.

Il proponente conclude che sulla base delle analisi condotte i potenziali impatti dell'opera sulla componente idrica superficiale sono minimizzabili attraverso un'adeguata progettazione e la predisposizione di accorgimenti che limitino, soprattutto per la fase di cantiere sia il rischio idraulico che quello legato alla possibile contaminazione della rete idrica ad opera del dilavamento delle aree di cantiere e/o di eventuali sversamenti accidentali. Nella fase di esercizio la garanzia della risoluzione delle interferenze con il reticolo

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 48 del -6 SET. 2023

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso



idrico superficiale, che peraltro non evidenzia particolari situazioni di criticità e la previsione di messa in opera di un adeguato sistema di gestione delle acque di dilavamento della piattaforma stradale, fa sì che gli impatti residui siano trascurabili.

### **Aria e Clima**

#### *Fase di cantiere*

In merito agli impatti sulla qualità dell'aria durante la realizzazione del progetto, il proponente ha svolto le seguenti analisi:

- stima dei flussi di traffico per la movimentazione dei materiali;
- stima della produzione di polveri emesse in fase di cantiere.

Relativamente alla stima dei flussi di traffico lo stesso riferisce che sulla base dei dati di cui al bilancio terre è stato stimato il carico di traffico di cantiere atteso; per la redazione del bilancio terre si è adottata l'ipotesi che tutto il materiale per rilevati e sottofondi venga approvvigionato da cave di prestito, non prevedendo il progetto significative quantità di materiale da scavi reimpiegabile.

Sulla scorta delle valutazioni effettuate dal proponente, lo stesso ritiene opportuno porre particolare attenzione all'attuazione di tutte le note buone pratiche e misure mitigative sulla movimentazione dei mezzi lungo le tratte stradali.

Per quanto riguarda le polveri emesse in fase di cantiere, il proponente riferisce che le valutazioni effettuate sono state riferite a 49 ricettori, tutti di tipo residenziale, rappresentativi delle diverse aree urbane che sono distribuite lungo il tracciato e più prossime ad esso; si tratta sia di aree a tessuto discontinuo e rado sia di strutture residenziali isolate. Non ha rilevato la presenza di alcun ricettore sensibile (scuole od ospedali).

Dalle analisi effettuate emerge che le emissioni di polveri indotte dalle attività di cantiere siano tali da poter generare potenziali situazioni di criticità per 12 ricettori ancorché sia già stata considerata l'applicazione della bagnatura periodica e costante delle piste di cantiere non asfaltate al fine di ottenere un abbattimento totale delle polveri. Il proponente ritiene che tali situazioni possano essere risolte con l'implementazione di tutte le note buone pratiche e misure mitigative esplicitate nella Relazione descrittiva della cantierizzazione.

#### *Fase di esercizio*

Per la fase di esercizio sono state effettuate simulazioni utilizzando i medesimi ricettori della fase di cantiere.

Dalla lettura dei dati il proponente dichiara che gli incrementi stimati rispetto a quelli di fondo sono poco significativi e non tali da indurre nuovi superamenti dei limiti normativi e pertanto ritiene poco significativi i potenziali effetti sullo stato di qualità dell'aria riconducibili all'entrata in esercizio dell'opera in progetto.

#### Mitigazioni

Il proponente nel merito riferisce che le mitigazioni necessarie da applicare si identificano principalmente con attività gestionali (corretta gestione del cantiere) e con l'applicazione di tutte le note buone pratiche.

Secondo il proponente sono poco significativi i potenziali effetti sullo stato di qualità dell'aria riconducibili all'entrata in esercizio dell'opera in progetto.

### **Paesaggio e patrimonio storico culturale**

Nel merito il proponente riferisce che gli impatti che ne derivano possono essere dovuti alla frammentazione del territorio, all'alterazione della percezione visiva del paesaggio e del patrimonio culturale.

#### *Fase di cantiere*

Questa fase comprende una serie di attività potenzialmente causa di interferenza con il contesto paesaggistico quali:

- occupazione di aree;
- scavi, movimenti terra e demolizioni;
- costruzione di manufatti e opere d'arte;
- uso di mezzi d'opera;
- sistemazione dell'area di cantiere;



- posa di elementi per la sicurezza stradale.

Nel merito il proponente dichiara che la realizzazione di aree di cantiere produrrà un'intrusione visiva con interruzione dei coni visuali tradizionali e consolidati del paesaggio esistente, in relazione all'ampiezza del bacino percettivo delle aree di lavorazione del cantiere. È evidente che si tratta di un'interferenza limitata nel tempo, che tuttavia può essere attenuata ricercando, per la delimitazione delle aree di cantiere, soluzioni di mascheramento in sintonia con la caratterizzazione dell'ambiente naturale.

#### *Fase di esercizio*

Nella fase di esercizio l'inserimento della nuova infrastruttura è ormai avvenuto, pertanto gli impatti potenziali indotti per il sistema paesaggistico posso essere riconducibili a:

- l'alterazione della configurazione delle tipologie paesaggistiche;
- l'alterazione della percezione visiva dei luoghi;
- l'alterazione della percezione visiva degli elementi di valore storico – architettonico.

Gli impatti più consistenti col paesaggio sono legati all'impatto visivo dell'infrastruttura nel territorio: rilevati, svincoli e viadotti, sono sicuramente elementi estranei al paesaggio agricolo. Tuttavia, questi sono progettati con caratteristiche architettoniche tali per cui si possa ricercare un'armonia con il contesto naturale.

Le opere a verde di inserimento saranno impiegate per restituire le porzioni di suolo interessato dalle operazioni di cantiere senza realizzare per tale tipologia di opere delle quinte di mascheramento ma piuttosto delle siepi di accompagnamento in grado di mettere in valore la nuova opera, proprio con la finalità di ottenere una buona permeabilità alla vista verso l'orizzonte.

#### **Rumore**

##### *Fase di cantiere*

Il proponente ha valutato gli impatti per i cantieri fissi e mobili effettuando simulazioni acustiche per diversi scenari.

Sulla base delle valutazioni condotte si evince che i superamenti dei limiti normativi si registrano in facciata ai ricettori residenziali ubicati ad una distanza inferiore a 130m dai cantieri mobili e a distanza inferiore a 60m dai cantieri fissi.

##### *Mitigazioni*

Il proponente riferisce che dalle simulazioni effettuate si evince la necessità di prevedere l'installazione di opere di mitigazione in corrispondenza del cantiere operativo CAO.02; lo stesso ha inoltre individuato un ulteriore cantiere operativo, non inclusi negli scenari di simulazione (CAO.01), avente caratteristiche similari agli altri in merito a lavorazioni previste e inquadramento territoriale, che necessita opere di mitigazione.

Nel SIA si legge inoltre che in fase di costruzione, dopo avere messo in atto tutti i provvedimenti possibili, costituiti dalle barriere e dagli altri accorgimenti riportati, qualora non fosse possibile ridurre il livello di rumore al di sotto della soglia prevista, l'appaltatore richiederà al Comune una deroga ai valori limite dettati dal D.P.C.M. 14/12/1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore".

Il valore del livello di rumore da definire nella richiesta di deroga dovrà essere stabilito dall'appaltatore a seguito di ulteriori approfondimenti in fase esecutiva, in funzione delle caratteristiche dei propri macchinari, delle modalità di lavoro, del programma lavori e dell'effettiva organizzazione interna dei cantieri.

##### *Fase di esercizio*

Il proponente riferisce che nello scenario *post operam* ha valutato l'impatto acustico associato all'esercizio della nuova infrastruttura e delle opere connesse, sulla base dei flussi di traffico previsti in periodo diurno e notturno, forniti dal modello implementato per lo studio del traffico.

Dai risultati ottenuti, si è evinto come sussistano condizioni di superamento dei limiti individuati dai P.C.C.A. dei comuni di riferimento per ricettori residenziali ubicati indicativamente ad una distanza inferiore a 60m dai cantieri fissi e inferiore a 130m per i cantieri mobili.

Quale mitigazione acustica per il contenimento della rumorosità indotta dalle attività di cantiere, il proponente

ALLEGATO K  
AL DECRETO n. 48 del -6 SET 2023

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso



ha individuato l'installazione di barriere antirumore di tipo mobile lungo le aree di lavoro (cantieri operativi fissi e cantieri mobili). Attraverso l'adozione degli interventi di mitigazione si avrà una riduzione consistente dei livelli acustici in facciata agli edifici, tuttavia, per quanto concerne alcuni ricettori persiste il superamento dei limiti acustici indicati dai P.C.C.A. dei comuni di riferimento.

Il proponente riferisce che per limitare il disturbo indotto dalle attività di cantiere, la ditta appaltatrice, nella fase di realizzazione delle opere di progetto dovrà adottare gli accorgimenti indicati nel SIA a pag. 277 del Quadro di Riferimento Ambientale; inoltre prima dell'avvio delle lavorazioni, la stessa procederà alla richiesta di autorizzazione in deroga per le attività temporanee di cantiere agli uffici comunali di competenza.

Per quanto concerne la condizione di esposizione al rumore stradale nello scenario *post operam*, il confronto dei livelli acustici calcolati in facciata con i valori limite definiti dalla normativa di riferimento (D.P.R. n. 142/2004 e P.C.C.A. dei Comuni), mette in evidenza alcune condizioni di criticità. Per questo motivo il proponente ha previsto di realizzare delle opere di mitigazione in adiacenza al nuovo tracciato per eliminare tali criticità.

L'inserimento di barriere antirumore lungo il tracciato consente di abbattere in maniera significativa le emissioni rumorose generate dalla nuova infrastruttura e garantisce il rispetto dei limiti normativi in facciata ai ricettori.

### **Vibrazioni**

#### *Fase di esercizio*

Il proponente ha analizzato l'eventuale impatto vibrometrico in corrispondenza delle aree di cantiere potenzialmente più critiche sia in relazione alla tipologia di lavorazione prevista sia in relazione alla presenza di ricettori in loro prossimità.

Dalle analisi svolte il proponente evidenzia come alcune lavorazioni potrebbero generare livelli vibratorii tali da interessare alcuni edifici residenziali localizzati lungo il tracciato. Complessivamente i ricettori potenzialmente interessati dal disturbo vibratorio sono risultati essere 11.

Tra i ricettori sopra individuati, ne saranno selezionati alcuni presso cui condurre le attività di monitoraggio in corso d'opera; i punti selezionati sono quelli più idonei, sulla base della loro localizzazione rispetto alle sorgenti emmissive esaminate, a monitorare eventuali variazioni dello stato della componente durante i lavori. Il proponente ritiene altresì auspicabile prevedere, oltre al monitoraggio in corso d'opera, delle attività di monitoraggio prima dell'inizio dei lavori in grado sia di fornire il quadro sullo stato o condizione di bianco dal punto di vista vibrazionale, sia di controllare delle situazioni critiche già in atto relativamente allo stato vibrazionale.

#### *Fase di esercizio*

Secondo quanto riportato nel SIA, il rotolamento degli pneumatici su un manto stradale rugoso o liscio non genera energia sufficiente a far emergere problemi di rispetto normativo in corrispondenza dei ricettori. Queste problematiche possono manifestarsi localmente, anche in modo intenso, su tracciati stradali esistenti in presenza di punti singolari caratterizzati da discontinuità nella pavimentazione stradale o di rigidità del sottofondo stradale.

Il proponente alla luce delle valutazioni effettuate ritiene che in fase di esercizio non vi siano criticità in ordine all'impatto vibrazionale.

#### *Mitigazioni*

Il proponente dichiara che per la fase di cantierizzazione della componente in esame, non sono prevedibili interventi di mitigazione propriamente detti, dal momento che le attività previste non determineranno un impatto significativo diffuso nel territorio. Per questo sarà utile predisporre un'adeguata comunicazione con i residenti al fine di informare sul possibile disagio legato alle attività. Al fine di contenere i livelli vibrazionali generati dai macchinari, è necessario agire sulle modalità di utilizzo dei medesimi, e sulla loro tipologia, e adottare semplici accorgimenti, quali quelli di tenere i mezzi in stazionamento a motore acceso il più possibile lontano dai ricettori.

Uno degli elementi essenziali su cui agire al fine di limitare l'eventuale impatto vibratorio associato alla fase

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 48 del -6 SET 2023  
ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso



di esercizio, riguarda invece la manutenzione del manto stradale.

### **Inquinamento luminoso**

Nel merito il proponente espone quelle che sono le norme regionali e comunali senza effettuare alcuna valutazione nel merito.

### **Impatti cumulativi**

Il proponente ha effettuato un'analisi sitografica, sui portali degli Enti competenti all'approvazione dei vari progetti e/o Piani e Programmi oggetto di valutazione ambientale a diverse scale territoriali, da cui è possibile evidenziare i progetti o i Piani e Programmi autorizzati o il cui iter autorizzativo è ancora in corso. Nello specifico sono state prese in considerazione tutte le procedure, ai diversi livelli di pianificazione, attivate da inizio 2020 a livello nazionale, regionale, provinciale e comunale.

Nel merito il proponente conclude che:

- nei procedimenti di competenza statale, i Piani e Programmi rilevati presentano una natura e una dislocazione tali da escludere impatti cumulativi rispetto a quanto valutato nel presente SIA;
- le opere soggette a VIA regionale sono di tipo puntuale e pertanto si può presupporre che l'estensione spaziale degli impatti sia limitata a un buffer circostante l'area di intervento; le medesime considerazioni possono essere espresse per i Piani e Programmi soggetti a VAS. Il PAT di Borgo Veneto adottato a febbraio 2022 è stato esaminato nella Relazione delle analisi delle coerenze a cui si rimanda;
- le opere approvate a livello comunale sono interventi, che per localizzazione e tipologia, non sono in grado di generare eventuali impatti cumulativi rispetto a quanto valutato nel presente SIA.

### **OSSERVAZIONI E PARERI**

Entro i termini di cui al comma 4 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06 sono pervenute le osservazioni, pubblicate sul sito regionale, di seguito riportate:

1. Sig. Gabaldo A., nota n. 213967 del 20/04/2023;
2. Sig. Gabaldo M., nota n. 215321 del 20/04/2023;
3. Sig. Fogo, nota n. 214408 del 20/04/2023;
4. Sig.ra Bordin, nota n. 214287 del 20/04/2023;
5. Sig. Girardi, nota n. 214459 del 20/04/2023;
6. Sig.ra Cillo, nota n. 216799 del 21/04/2023;
7. Sig. Cillo, nota n. 216796 del 21/04/2023;
8. Sig.re Zanca e Salvà, nota n. 231351 del 02/05/2023;
9. Sig.ra Salvà, nota n. 231363 del 02/05/2023.

Fuori termine è pervenuta, con nota n. 333594 del 19/06/2023, l'osservazione della Sig.ra Stefania Berto.

Sono pervenuti i seguenti pareri:

1. Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, note n. 4886 del 04/01/2023 e n. 228394 del 28/04/2023;
2. Società A4autostrada Brescia/Verona/Vicenza/Padova, nota n. 229407 del 28/04/2023;
3. TIM S.p.A., nota n. 276075 del 22/05/2023.

L'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali con nota n. 4886 del 04/01/2023 esprime *parere favorevole alla proposta progettuale di intervento e raccomanda che i previsti attraversamenti dei corpi idrici abbiano dimensione almeno pari all'attuale sezione idraulica degli stessi, ancorché le verifiche idrauliche garantiscano per sezioni minori il franco idraulico richiesto.*

La Società A4autostrada Brescia/Verona/Vicenza/Padova con nota n. 229407 del 28/04/2023 ha espresso il proprio parere favorevole auspicando il recepimento delle osservazioni ivi riportate.

La Società TIM S.p.A. con nota n. 276075 del 22/05/2023 ha espresso il proprio parere positivo alla realizzazione dell'opera.

### **RICHIESTA INTEGRAZIONI CTR VIA 17/05/2023**



Di seguito si riportano le considerazioni effettuate dal gruppo istruttorio incaricato per il progetto il esame.

### Rumore

La Ditta ha presentato un "Piano di monitoraggio ambientale" in cui al paragrafo 11.3 vengono proposte le periodicità e la durata temporale dei rilevamenti previsti come di seguito riportato:

- relativamente ai monitoraggi di durata di 1 settimana (7 giorni consecutivi) da effettuare nelle fasi *ante-operam* è prevista 1 misura fonometrica settimanale ogni trimestre per i 4 punti identificati, nei 12 mesi precedenti l'inizio dei lavori;
- per la fase di *post operam* viene invece prevista 1 misura fonometrica settimanale nei 12 mesi successivi all'entrata in esercizio dell'opera.

Tale descrizione non risulta coerente con quanto indicato nella tabella riassuntiva del paragrafo 11.4 e per tale motivo il documento dovrà essere revisionato.

La previsione di 1 misura ogni trimestre nella fase di *ante operam* consentirà di avere un quadro migliore dell'impatto della nuova infrastruttura in funzione della stagionalità del rumore ambientale presente, sia prima di costruire l'infrastruttura, sia con la presenza della nuova infrastruttura.

Si ritiene pertanto corretta l'effettuazione di più di un monitoraggio settimanale nel corso dell'anno, rispettivamente antecedente all'inizio dell'opera e successivo alla realizzazione dell'opera, eventualmente semestrale anziché trimestrale come proposto.

Dovrà comunque essere previsto almeno un monitoraggio settimanale nel periodo invernale o comunque nel periodo di maggior traffico, secondo i dati rilevati di traffico disponibili per la parte di infrastruttura già realizzata, sia in fase di *ante operam* che di *post operam*.

### Inquinamento luminoso

Relativamente all'inquinamento luminoso il proponente dovrà presentare il progetto illuminotecnico contenente la seguente documentazione integrativa:

- 1) tabelle fotometriche numeriche e/o file eulumdat degli apparecchi previsti, come richiesto all'art. 7, comma 4 della L.R. n. 17/09;
- 2) definire la classificazione illuminotecnica delle aree di progetto con riferimento alle norme UNI 11248:2016 e UNI EN 13201-2:2016: si ritiene siano da utilizzare categorie illuminotecniche di progetto di prestazione non superiore a C2 (Em=20 lux). Al riguardo si fa presente che secondo quanto previsto dalla L.R. n. 17/09, il valore di illuminamento medio mantenuto in una data area di studio non deve superare quello previsto dalla categoria illuminotecnica adottata, entro la tolleranza dell'ordine del 15%;
- 3) nuovo calcolo illuminotecnico relativo alla zona di studio definita "Corsia uscita" eseguito con fattore di manutenzione non inferiore a 0,80, in quanto il calcolo fornito utilizza il fattore di manutenzione pari a 0,67 che si ritiene essere eccessivamente basso;
- 4) definire i regimi di gestione del flusso luminoso che si intendono adottare in orario notturno (orari e percentuali di riduzione di flusso previsti);
- 5) certificazione del progettista di rispondenza dell'impianto ai requisiti della L.R. n. 17/09, come previsto all'art. 7, comma 2 della norma.

Infine, a causa dei negativi effetti ambientali dovuti alla componente di luce blu, presente in particolare nelle sorgenti a LED con elevata temperatura di colore, si richiede di utilizzare sorgenti con temperatura di colore non superiore a 3000 K, come da linee guida ARPAV (reperibili all'indirizzo <http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-e-linee-guida-per-iprogettisti>).

### Suolo

Il Proponente dovrà prevedere idonea cartellonistica nelle aree di deposito delle Terre e rocce da scavo descritte nella "Relazione del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo".

Relativamente al cap. 8 (Suolo) del "Piano di monitoraggio ambientale" la Ditta dovrà presentare le seguenti integrazioni:

- 1) utilizzare la scheda di rilevamento e manuale scaricabile dal sito ARPAV <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/suolo/altri-rapporti> per lo studio del profilo che verrà



realizzato descrivendo tutte le caratteristiche superficiali e degli orizzonti che si rilevano in campo. Si specifica che la realizzazione, studio e campionamento dei profili è necessaria solo per le fasi di *ante operam* e *post operam*;

- 2) per quanto riguarda la fase di corso d'opera, dalla documentazione presentata non emerge se l'area del campo base verrà scoticata o meno. Qualora il primo strato di terreno venisse asportato, accantonato ed in *post operam* ricollocato, si chiede di prevedere un monitoraggio anche soltanto visivo dello stato di conservazione del materiale accantonato, verificando che questo non subisca alterazioni date da contaminazioni esterne. Se invece l'area non verrà modificata, si chiede di specificare che tipo di lavorazione e/o occupazione verrà realizzata nel campo base ed eventualmente, se saranno previste lavorazioni impattanti, prevederne un monitoraggio senza dover effettuare lo studio di un profilo.

Si chiede di prevedere opportune misure di intervento qualora l'area in qualsiasi fase di monitoraggio subisca disturbi, contaminazioni o sversamenti accidentali di natura antropica;

- 3) per quanto riguarda le analisi di laboratorio, si chiede di campionare ogni orizzonte descritto in campo e analizzare i campioni per almeno i seguenti parametri: Granulometria, pH, Carbonati Totali, Carbonio Organico, Azoto Totale (N), Rapporto C/N, Tasso di saturazione basico (TSB), Capacità di scambio cationico, Calcio scambiabile, Magnesio scambiabile, Potassio scambiabile, Sodio scambiabile, Fosforo assimilabile;
- 4) tra gli orizzonti definiti e descritti si chiede di selezionare un orizzonte rappresentativo dello strato superficiale (indicativamente tra 20 e 50 cm di profondità) e uno rappresentativo dello strato profondo (tra 70 e 100 cm circa di profondità). Si chiede che ciascuno di questi 2 orizzonti venga campionato ed analizzato per i seguenti parametri: Metalli (As, Cd, Cr, CrVI, Hg, Ni, Pb, Cu, Zn) (EPA 3051A 2007 + EPA 6010D 2018; per il CrVI, UNI EN 15192:2007), Idrocarburi C>12 (ISO 16703:2004 / UNI EN 14039:2005), IPA (EPA 3545A 2007 + EPA 8270E 2018), PCB (EPA 3545A 2007 + EPA 3620C 2014 + EPA 8270E 2018), BTEX (EPA 5035A 2002 + EPA 5030C 2003 + EPA 8260D 2018);
- 5) per quanto riguarda le analisi biologiche (par. 8.4.3) si chiede di indicare se il punto previsto è localizzato in prossimità del profilo e se sono previste le 3 repliche. Inoltre si chiede di specificare la metodologia di campionamento per il monitoraggio del QBS-ar.

Infine il progetto prevede di poter recuperare una percentuale di terre previo trattamento con calce e/o cemento; si ricorda che il trattamento a calce non è ricompreso nell'Allegato 3 al D.P.R. n. 120/2017 quale normale pratica industriale. A tal proposito si chiede di integrare il Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo, prendendo a riferimento l'allegato 1 alle "Linee guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo di terre e rocce da scavo (TRS)" emanate dal Sistema Nazionale per la Protezione Ambientale (SNPA), indicando le modalità operative e misure di precauzione che il Proponente prevede al fine della minimizzazione dei possibili impatti sulle matrici acqua ed atmosfera. Tali modalità dovranno tener conto tra l'altro delle condizioni di ventosità e di piovosità, nonché delle condizioni di soggiacenza della falda rispetto al piano campagna; dovranno essere previste le misure messe in atto per evitare il dilavamento della calce dal piano di posa in caso di forte pioggia, il dilavamento della calce dal piano di posa in presenza di acque sotterranee con soggiacenza prossima al piano campagna, la percolazione all'interno del rilevato, il rilascio accidentale di calce in corsi idrici.

## Atmosfera

- A. Lo studio diffusionale contenuto nello "Studio di impatto ambientale" ha evidenziato un peggioramento della qualità dell'aria lungo la nuova variante che però, in base alle stime modellistiche eseguite dal proponente, risulterebbe essere poco significativo.

Dalle mappe di ricaduta presentate dal Proponente si rileva che il parametro NO<sub>2</sub> risulta circa un decimo dell'NO<sub>x</sub> che è quello che ci si aspetta ipotizzando che la ripartizione all'emissione di NO<sub>2</sub>=10%NO<sub>x</sub> e NO=90%NO<sub>x</sub> si mantenga invariata. A tal proposito si osserva che:

- 1) tale ipotesi non è accettabile dato che NO tende rapidamente ad ossidarsi in atmosfera; in base alle linee guida ARPAV (disponibili al link: [https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/file-e-allegati/applicazioni-modellistiche/indicazioni\\_tecniche\\_modellistiche\\_simulazioni\\_atmosfera.pdf](https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/file-e-allegati/applicazioni-modellistiche/indicazioni_tecniche_modellistiche_simulazioni_atmosfera.pdf)) si raccomanda pertanto di utilizzare l'approccio, mutuato da US-EPA, di NO<sub>2</sub>=75% NO<sub>x</sub> per il calcolo della media annuale e NO<sub>2</sub>=80% NO<sub>x</sub> per il 99.8° percentile;

- 2) inoltre sempre seguendo la linea guida ARPAV (vedi par. 10), le concentrazioni risultanti dalle simulazioni dovrebbero essere confrontate con il 5% del valore limite, considerato come soglia di significatività (per esempio: confrontare la ricaduta media annuale di PM<sub>2.5</sub> con il 5% di 25 ug/m<sup>3</sup>, cioè 1.25 ug/m<sup>3</sup>).
- B. Con riferimento al calcolo degli impatti dovuti alle attività di cantiere calcolati in conformità alle linee guida di ARPA Toscana, il Proponente, a pagina 79 dello Studio di impatto ambientale specialistico (elaborato T00IA08AMBRE01), evidenzia che *"Dalla lettura dei dati emerge come le emissioni di polveri indotte dalle attività di cantiere siano tali da poter generare potenziali situazioni di criticità per 12 ricettori ancorché sia già stata considerata l'applicazione della bagnatura periodica e costante delle piste di cantiere non asfaltate al fine di ottenere un abbattimento totale delle polveri; si ritiene tuttavia che tali situazioni possano essere risolte con l'implementazione di tutte le note buone pratiche e misure mitigative."* Relativamente a quanto riportato si rileva che:
- 1) a fronte di tale evidenza si ritiene che il Proponente, debba ben definire gli interventi che intende mettere in atto e fornire adeguata dimostrazione che, per i 12 recettori sensibili identificati a rischio criticità, applicando ulteriori misure di mitigazione oltre la bagnatura periodica e costante delle piste, sia possibile ridurre l'emissione di PM<sub>10</sub> sotto la soglia tabellata nelle linee guida di ARPA Toscana. Il fine ultimo di tale valutazione deve essere quello di garantire adeguata tutela a tutti i recettori sensibili, data anche l'esigua distanza di alcuni di essi dalla sorgente emissiva (anche inferiore a 10 m), come rappresentato nella tabella a pagina 80 dello Studio di impatto ambientale specialistico (elaborato T00IA08AMBRE01);
  - 2) dato che la distanza dei recettori sensibili dalla sorgente emissiva sembra calcolata unicamente rispetto al futuro tracciato stradale, si suggerisce di riconsiderare anche gli eventuali impatti su tali recettori, dovuti alle attività eseguite presso i campi base, in particolare per il CB01, prevedendo eventualmente ulteriori misure di mitigazione dedicate.
- C. Relativamente al *"Piano di Monitoraggio Ambientale"* presentato dal Proponente si richiedono le seguenti integrazioni:
- 1) in fase di corso d'opera e *post operam*, sarà considerata una *"anomalia"* il superamento dei valori soglia, così come opportunamente ricavati dal monitoraggio *ante operam*; tali valori soglia (VS) rappresentano il termine di riferimento sito specifico rispetto a cui confrontare i risultati del monitoraggio corso d'opera e *post operam*, ai fini dell'adozione delle eventuali azioni correttive. La Ditta dovrà specificare quale sarà il criterio matematico-statistico che sarà utilizzato per definire i Valori Soglia;
  - 2) il monitoraggio della qualità dell'aria nella fase *ante operam* è importante per poter definire meglio il quadro medio dell'atmosfera, soprattutto ai fini di un confronto con la situazione *post operam*. Tuttavia, durante la fase di corso d'opera, si considera indispensabile sia effettuato un confronto dei dati con i valori di polveri rilevati presso le centraline ARPAV di zona. Va evidenziato infatti che le concentrazioni di particolato disperso nell'aria sono molto influenzate dalla stagionalità e dagli eventi meteo climatici in corso durante il campionamento, condizioni che ovviamente non possono essere le stesse che si sono presentate durante i monitoraggi *ante operam*, ma che indubbiamente saranno le stesse, o molto simili, a quelle che interesseranno le misurazioni effettuate nelle stesse giornate in corso d'opera. Si chiede in ogni caso di chiarire in modo univoco il numero di campagne che saranno effettuate in corso d'opera nel corso di un anno solare;
  - 3) si suggerisce di considerare anomali quei dati che supereranno di oltre il 20% i valori medi rilevati presso le centraline di zona, eventualmente da concordare con ARPAV.

### Biodiversità

- A. Con riferimento allo *"Studio di impatto ambientale"* (SIA), in fase di progettazione esecutiva, il Proponente dovrà:
- 1) approfondire la proposta di intervento in coerenza con quanto disposto dal Piano Regionale Trasporti, che prevede la valutazione dei servizi ecosistemici;
  - 2) rivalutare criticamente l'efficacia delle misure di mitigazione previste nel SIA a favore della componente faunistica (vd. paragrafo 4.1.2. del SIA).
- B. Relativamente al *"Piano di monitoraggio ambientale"* (PMA) la Ditta dovrà:

42 05-07-2023



- 1) per le diverse componenti ambientali, predisporre il Piano degli interventi di mitigazione che intende adottare per limitare gli impatti in fase di corso d'opera e per verificarne l'efficacia in fase di *post operam*, da concordare preventivamente con ARPAV e verificandone nel contempo la coerenza con le indicazioni per la tutela paesaggistica ed ambientale previste nel Piano Regionale Trasporti;
  - 2) definire tempistiche e modalità di comunicazione con ARPAV, in merito sia alla trasmissione dei cronoprogrammi e alle loro eventuali variazioni, sia al caricamento dei dati sulla piattaforma prevista;
  - 3) inserire tra la normativa di riferimento il D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;
  - 4) chiarire che il monitoraggio in fase di *ante operam* dovrà essere eseguito prima dell'inizio di qualsiasi attività, anche preliminarmente alla fase di cantiere (ad es. taglio vegetazione, bonifica ordigni bellici ecc.), che possa interferire con le componenti ambientali, con particolare riferimento alla biodiversità;
  - 5) precisare come, per tutto il periodo di monitoraggio in fase di corso d'opera, si intendano adottare, in relazione agli esiti, i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare gli eventuali impatti derivanti dall'attuazione del progetto;
  - 6) integrare il PMA con l'indicazione di frequenze e tempistiche di restituzione degli esiti dei monitoraggi (schede) e analisi dati (report); va inoltre allegato il format delle schede di monitoraggio per le diverse metodiche previste, in cui va incluso anche un campo per la registrazione delle indicazioni relative a pressioni e minacce rilevate. Si precisa che il PMA dovrà essere integrato ed adeguato a valle di eventuali prescrizioni relative alla procedura di VIncA, che non siano già ottemperate;
  - 7) in merito all'individuazione degli ambiti e/o punti di indagine, si consideri la necessità di preservare le poche emergenze di presenza naturalistica rimaste, ponendole in relazione ai gradienti di pressione ambientale determinati dai lavori, in particolare prediligendo le aree a valle dell'opera per quanto concerne gli ambienti acquatici. Si chiede di contestualizzare in tal senso la scelta dell'ubicazione delle stazioni di monitoraggio individuate. In particolare va tenuta in considerazione la potenziale presenza di specie tutelate dalle Direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE, analizzando preliminarmente, in base alle attuali conoscenze distributive (in particolare in coerenza con il quadro conoscitivo desumibile dalla cartografia della Regione del Veneto approvata con D.G.R. n. 2200 del 27/11/2014) la disponibilità di habitat specie specifici. Si chiede pertanto di valutare l'integrazione del PMA con ulteriori stazioni rappresentative delle eventuali emergenze sopra citate, tenendo anche conto delle specifiche dettagliate nei punti successivi relativi a vegetazione, flora e fauna.
- C. In relazione alla componente Vegetazione e Flora il PMA dovrà essere integrato come segue:
- 1) gli obiettivi di monitoraggio dovranno essere integrati nell'ottica di:
    - caratterizzare parte della flora naturale e semi-naturale interessata dai lavori di realizzazione dell'opera dal punto di vista fisionomico-strutturale e fitosociologico durante la fase di *ante operam* e controllarne l'evoluzione durante lo sviluppo delle attività di cantiere, al di là dei risultati ottenuti tramite il SIA;
    - rilevare le entità di maggior rilievo dal punto di vista naturalistico dell'area di indagine al fine di attivare un controllo continuo;
    - rilevare lo stato di fatto delle aree impiegate per la realizzazione dei cantieri per una corretta programmazione della cantierizzazione e per la verifica delle sistemazioni post-cantiere;
    - inserire la verifica della mitigazione degli impatti legati all'ingresso e alla diffusione di specie alloctone tra gli obiettivi del monitoraggio sulla componente vegetazionale. In particolare si richiede di porre attenzione alla gestione dei cantieri e cumuli di terreno stoccato.
  - 2) con riferimento a modalità e parametri di rilevamento si richiede di:
    - dettagliare le metodiche utilizzate per ogni tipologia di rilievo, descrivendo le tecniche utilizzate per l'applicazione di ciascuna metodica e dividendo le metodiche in base alla matrice ambientale d'interesse;
    - adottare sin dalla fase di *ante operam* una metodica di rilievo vegetazionale appositamente



incentrata sul rilievo delle specie alloctone. I rilievi vegetazionali riguardanti tali specie dovranno considerarne non solo le abbondanze, ma anche lo stato fenologico e l'altezza al momento del rilievo;

- distribuire il monitoraggio delle opere di compensazione a verde in maniera equa lungo la linea, comprendendo l'analisi del successo di attecchimento per tutte le diverse tipologie vegetazionali utilizzate. Si richiede di individuare con tempestività quelle che saranno le aree destinate ai monitoraggi in fase di *post operam*;
- effettuare in fase di *post operam* la verifica di efficacia dell'attecchimento sia per quanto riguarda le specie arboree che per quelle erbacee ed arbustive.

3) relativamente all'articolazione temporale delle indagini si richiede di:

- specificare, per quanto riguarda le campagne di analisi sulla vegetazione, come la campagna di rilievi estiva possa essere estesa al periodo autunnale, qualora le condizioni climatiche lo rendano necessario;
- attuare una verifica dell'attecchimento delle opere a verde al primo anno di *post operam* per monitorare gli effetti dello *shock* da trapianto e controllarne lo stato fitosanitario.

4) in merito all'individuazione degli ambiti e/o punti di indagine, sebbene il contesto ambientale interessato dall'opera sia di scarso valore, si verifica la necessità di preservare le poche emergenze di presenza naturalistica rimaste. A partire dalle tipologie di uso del suolo presenti, le categorie maggiormente rappresentate sono i fossi ed i canali seguiti dai pioppeti. Nelle vicinanze dell'area d'interesse si denota inoltre la presenza di un boschetto di latifoglie, un arbusteto (si veda la carta della vegetazione fornita, codice documento: T00IA04AMBPL09A). In base a tali elementi il Proponente consideri la presenza di tali situazioni nell'individuazione delle stazioni di monitoraggio.

D. Con riferimento alla componente Fauna, il PMA dovrà essere integrato come segue:

1) la scelta dei *taxa* da sottoporre a monitoraggio deve basarsi su opportune e circostanziate considerazioni in relazione alla distribuzione delle specie di interesse conservazionistico nell'area interessata all'opera ed alla loro valenza ecologica. A tale proposito, si evidenzia che potrebbero risultare opportune indagini di verifica preliminari con monitoraggi in fase di *ante operam*. Si sottolinea pertanto l'opportunità che il PMA fornisca indicazioni tecniche a supporto della scelta dei *taxa* di cui si è previsto il monitoraggio e sull'esclusione di altri. Il PMA dovrà quindi essere integrato con la *check list* delle specie oggetto di monitoraggio.

A tale proposito, si ritiene opportuno integrare il PMA almeno con la componente svernante dell'Avifauna;

- 2) si chiede di riesaminare la scelta e la descrizione delle metodologie di monitoraggio (tecniche, condizioni ambientali idonee, tempistiche, ecc.) in termini di completezza, coerenza ed efficacia. A tale proposito, si evidenzia che, stante la presumibile durata della fase di corso d'opera, la frequenza dei monitoraggi deve essere impostata in modo tale da garantire la confrontabilità degli esiti tra le diverse fasi. Inoltre, tutte le metodiche devono essere integrate anche con la descrizione relativa all'attività di analisi dei dati, esplicitando gli indici che saranno utilizzati. Questi ultimi dovranno essere tali da consentire confronti tra le diverse fasi progettuali;
- 3) sebbene nel paragrafo 9.3 del PMA, relativamente alle metodiche applicate, si faccia riferimento a "elettropesca semiquantitativa", nei successivi paragrafi 9.4 "Articolazione temporale delle indagini" e 9.5 "Individuazione degli ambiti e/o dei punti di indagine" non vengono date indicazioni sul monitoraggio della fauna ittica. Nella previsione di stazioni di monitoraggio per tale *taxa*, così come per i Crostacei, si invita ad associare le stesse alle stazioni di monitoraggio della componente Acque superficiali;
- 4) per quanto concerne l'analisi dell'efficacia delle misure di mitigazione previste, si chiede di precisare la localizzazione delle stazioni di fototrappolaggio e il loro numero complessivo. Al fine della verifica della funzionalità dei passaggi faunistici in fase di *post operam*, i monitoraggi dovrebbero interessare entrambe le tipologie di passaggi previsti (PF\_S scatolare e PF\_P ponticello).

A  
42 05-09-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso



### Acque

Il Proponente dovrà aggiornare l'elaborato "Piano di Monitoraggio ambientale" (PMA) al paragrafo "6.1 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO" con i seguenti riferimenti normativi:

- D.Lgs. n. 172/2015 (Attuazione della direttiva 2013/39/UE, che modifica le direttive 2000/60/CE per quanto riguarda le sostanze prioritarie nel settore della politica delle acque.);
- D.G.R.V. n. 3 del 04/01/2022 (Classificazione delle acque superficiali interne regionali: corsi d'acqua e laghi, sessennio 2014 - 2019).

### Acque sotterranee

All'interno dell'elaborato "T001A02AMBRE01A" (Studio di impatto ambientale - Definizione e descrizione dell'opera) al paragrafo 4.1.4 Ambiente idrico e nell'elaborato "T00M000MOARE01A" al paragrafo 6 Ambiente idrico (Acque superficiali), ci si riferisce soltanto alla componente idrica superficiale, mentre non viene descritta la componente idrica sotterranea e gli eventuali impatti dell'opera sulla stessa.

Conseguentemente non è possibile escludere l'eventuale necessità di un monitoraggio delle acque sotterranee. Il Proponente pertanto dovrà aggiornare il SIA, svolgendo un'analisi sulla presenza o meno di impatti sulle acque sotterranee. In un secondo momento il Piano di monitoraggio dovrà recepire le valutazioni suddette e, nel caso in cui fossero identificati impatti sulla componente idrica sotterranea, dovrà essere implementato di conseguenza.

### Acque superficiali

A. In riferimento al "Piano di monitoraggio ambientale" il Proponente dovrà integrare il documento nel modo seguente:

- 1) relativamente ai punti di monitoraggio delle acque superficiali previsti, il Proponente dovrà chiarire l'ubicazione, rispetto ai siti di cantiere, delle stazioni di monte e di valle;
- 2) in ordine alla frequenza dei monitoraggi in fase ante operam, con riferimento alla tabella di pag. 23 del paragrafo 6.4 **ARTICOLAZIONE TEMPORALE DELLE INDAGINI**, la stessa dovrà essere integrata ed aggiornata, indicando la frequenza prevista per i seguenti parametri:
  - LIMeco;
  - STAR\_ICMi;
  - Escherichia coli;
  - IARI.
- 3) in merito a quanto riportato al paragrafo 6.3.4 Qualità idromorfologica relativamente all'indice IQM, si ritiene necessario venga svolto un monitoraggio della qualità idromorfologica anche attraverso l'applicazione dell'indice IQMm, strumento più adeguato per valutare variazioni della qualità morfologica nel breve periodo.

B. Con riferimento alla tabella relativa alle frequenze di monitoraggio riportata a pag. 23 del paragrafo 6.4 **ARTICOLAZIONE TEMPORALE DELLE INDAGINI**, si valuta come opportuno venga svolto un monitoraggio anche in fase di corso d'opera del parametro IQM, abbinato all'applicazione dell'indice IQMm;

- 1) con riferimento al monitoraggio quantitativo della risorsa idrica superficiale, il Proponente valuti per le fasi di corso d'opera e *post operam*, l'opportunità di eseguire rilevazioni e registrazioni in continuo, che consentano la misura diretta della portata in arrivo sui corpi idrici interessati, per evidenziare tempestivamente eventuali alterazioni sostanziali del regime idraulico;
- 2) l'attività di monitoraggio delle acque superficiali prevista per la fase di corso d'opera non dovrà essere esclusivamente limitata al solo periodo di effettive lavorazioni che interessano il tratto d'opera interferito, ma bensì estendersi realmente per l'intero periodo di corso d'opera.

In particolare, rispetto alle cadenze previste nella proposta di PMA, è opportuno che il Proponente valuti un aumento della frequenza del monitoraggio nella fase di corso d'opera o almeno preveda una correlazione tra il numero di campionamenti programmati e:

- la "sensibilità" del corpo ricevente (definita dalle "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale delle opere soggette a procedure di VIA"), per i



campionamenti relativi alle attività previste dal cronoprogramma di cantiere, compresi eventuali aggiornamenti e/o modifiche dello stesso;

- la distanza dall'asse di cantiere dei potenziali bersagli ambientali, ovvero siano sottoposti ad indagine di maggior dettaglio i corpi idrici più esposti a pressione, in quanto prossimi alla zona interessata dalle opere in via di realizzazione.

C. In un'ottica di prevenzione, limitazione e mitigazione di impatti sull'ambiente idrico superficiale, nella fase di cantiere in alveo dovranno essere previste e adottate tutte le precauzioni atte a:

- limitare la torbidità dell'acqua e portare a termine le lavorazioni nel più breve tempo possibile, prevedendo l'immediato recupero degli ambienti interessati;
- evitare fenomeni di dilavamento di sostanze pregiudizievoli per l'ambiente anche a livello locale, nonché delle sostanze specifiche la cui presenza viene desunta dall'esame dalle schede tecniche dei prodotti utilizzati durante le lavorazioni, che potrebbero entrare in contatto con le acque superficiali;
- evitare fenomeni di diluizione delle acque di dilavamento delle aree di cantiere, attraverso acque di lavorazione potenzialmente contaminate, eventualmente generate da uno sversamento accidentale.

Tali precauzioni è necessario vengano già integrate nei documenti depositati.

D. La Ditta dovrà inoltre adottare un sistema di gestione ambientale specifico per la fase di corso d'opera con riferimento:

- a tutte quelle misure e procedure preventive tali da evitare fenomeni di contaminazione delle acque superficiali, eventualmente generati da uno sversamento accidentale;
- alle procedure da mettere in atto nell'eventualità di insorgenza di anomalie, legate alle attività di progetto, esplicitando gli opportuni interventi correttivi o mitigativi.

#### **Acque di dilavamento**

Nello "Studio di impatto ambientale" il Proponente dichiara, relativamente al convogliamento delle acque reflue derivanti dalle attività di cantiere, che saranno trattate con impianti di disoleatura e di decantazione. È necessario tuttavia che la Ditta indichi la destinazione degli scarichi delle fasi di disoleatura e di decantazione.

Le acque derivanti dalle attività di cantiere vengono definite all'interno del paragrafo 6.2 **OBIETTIVI DEL MONITORAGGIO** come "acque di lavorazione, acque di dilavamento e acque reflue domestiche in corrispondenza delle aree di cantiere e di lavorazione": tali acque sono da considerarsi assimilabili alle acque reflue industriali in quanto possono contenere sostanze di vario genere di tipo chimico.

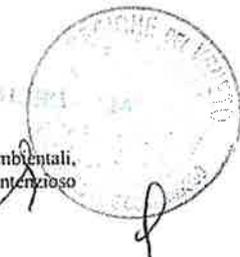
Le acque di dilavamento dovranno essere caratterizzate ricercando le sostanze "pericolose o pregiudizievoli per l'ambiente", ovvero accertando l'eventuale presenza di metalli, tensioattivi e di tutte le sostanze suscettibili di essere pregiudizievoli per l'ambiente anche a livello locale, nonché delle sostanze specifiche la cui presenza viene desunta dall'esame dalle schede tecniche dei prodotti utilizzati durante le lavorazioni e che potrebbero entrare in contatto con le acque superficiali: si prenda come riferimento per le acque industriali la tabella 3 dell'Allegato V del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.), con l'aggiunta dei seguenti parametri:

- Solidi sospesi totali, se superano il valore limite di emissione per lo scarico in acque superficiali (80 mg/L), sul suolo (25 mg/L) o in fognatura (200 mg/L) in relazione al recettore delle acque meteoriche di dilavamento;
- COD, limitatamente alle tipologie di insediamenti n. 6, 10, 11, 13, 14, 15 dell'allegato F, se esso supera il valore limite di emissione per lo scarico in acque superficiali (160 mg/L), sul suolo (100 mg/L) o in fognatura (500 mg/L) in relazione al recettore delle acque meteoriche di dilavamento;
- Idrocarburi totali, se superano il valore limite di 5 mg/L nel caso di scarico delle acque meteoriche di dilavamento in acque superficiali o sul suolo, o di 10 mg/L nel caso di scarico in fognatura.

#### **Traffico**

Si riportano di seguito gli aspetti della documentazione relativa allo studio di traffico che richiedono un'implementazione e un approfondimento:

- si chiede di aggiornare il capitolo 10 dedicato alle conclusioni dello studio, evidenziando e riassumendo



in dettaglio gli aspetti principali riportati nei capitoli precedenti come di seguito indicato:

- inserire i livelli di servizio che vengono raggiunti per le varie tratte;
- specificare gli interventi infrastrutturali attualmente in fase di realizzazione, citati nelle conclusioni e utilizzati nella modellazione del SDR;
- inserire i flussi di traffico raggiunti dalla nuova strada.

### Osservazioni

Il esito alla pubblicazione della documentazione sono pervenute numerose osservazioni al progetto ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii., nel merito si chiede al proponente di controdedurre puntualmente a quanto osservato dal pubblico e pubblicato sul sito regionale.

Oltre a ciò il proponente dovrà riferire in merito anche alle seguenti comunicazioni:

- a) Consorzio di Bonifica Adige Euganeo, note n. 599773 del 27/12/2022 e n. 217132 del 21/04/2023;
- b) Italgas Reti S.p.A., nota n. 187794 del 05/04/2023.

Considerata infine la corrispondenza intercorsa con Terna Rete Italia, qualora il proponente non abbia ancora provveduto, si chiede allo stesso di riferire in merito alle criticità sollevate dalla Società Terna con note n. 50548 del 27/01/2023 e n. 116344 del 01/03/2023.

Tutta la documentazione risulta pubblicata sul sito regionale.

### Vinca

La documentazione relativa alla verifica della possibilità di incidenze significative negative sui siti della rete Natura 2000 non consente il corretto svolgimento delle verifiche di merito stante l'articolazione del progetto in oggetto, ivi comprese le modifiche fondiari e gli interventi ambientali previsti (con riguardo ai passaggi per la fauna).

A tal fine è pertanto necessario integrare la documentazione trasmessa con:

- l'individuazione su base vettoriale, secondo gli standard cartografici regionali, di tutti gli elementi di del Progetto in argomento, comprensivo degli attributi necessari a qualificare l'oggetto geometrico di ciascuno elemento progettuale;
- l'aggiornamento, anche al fine di un puntuale e completo riconoscimento degli elementi naturali caratterizzanti i luoghi interessati dal Progetto in argomento e del relativo stato di tali luoghi, della relazione tecnica con particolare attenzione ai contenuti previsti dalla D.G.R. del 29/08/2017, n. 1400 "Nuove disposizioni relative all'attuazione della direttiva comunitaria 92/43/Cee e D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii. Approvazione della nuova "Guida metodologica per la valutazione di incidenza. Procedure e modalità operative.", nonché di altri sussidi operativi e revoca della D.G.R. n. 2299 del 9.12.2014", laddove fosse possibile ricondursi alle condizioni di cui al par. 2.2 dell'allegato A della predetta deliberazione.

Va tuttavia osservato che gli effetti attesi per la realizzazione ed esercizio di tale infrastruttura coinvolgono un ambito che dispone delle caratteristiche di idoneità almeno per le seguenti specie di interesse comunitario (individuate sulla base della vigente cartografia distributiva delle specie della Regione del Veneto di cui alla D.G.R. n. 2200/2014 e in ragione delle specifiche attitudini ecologiche): *Marsilea quadrifolia*, *Hierophis viridiflavus*, *Lacerta bilineata*, *Podarcis muralis*, *Coracias garrulus*, *Egretta garzetta*, *Lanius collurio*, *Pernis apivorus*.

Preme osservare che laddove risultasse possibile il coinvolgimento (diretto e indiretto) delle predette specie, ovvero non venisse garantito il mantenimento dell'idoneità ambientale dei luoghi per le medesime, andrà prodotta la documentazione conformemente a quanto indicato al punto 2.1 della D.G.R. n. 1400/2017. In questo caso gli elaborati da integrare saranno:

- lo studio per la valutazione di incidenza compilato ai sensi del paragrafo 2 della D.G.R. n. 1400/2017 (completo dei dati in formato vettoriale relativi agli elementi trattati al punto 2.1 e 2.3 della selezione preliminare in un formato coerente con le specifiche cartografiche regionali), e separatamente:
  - o la dichiarazione liberatoria di responsabilità sulla proprietà industriale e intellettuale (allegato F alla D.G.R. 1400/2017);

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 48 del -6 SET. 2023  
ALLEGATO A

AL DECRETO n. 42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso

- o la dichiarazione sostitutiva di certificazione (redatta ai sensi e per gli effetti degli articoli 46 e 48 del D.P.R. 445/2000) (allegato G alla D.G.R. 1400/2017).

### Progetto

#### *Manto d'usura*

Il progetto prevede di utilizzare per la realizzazione dello strato finale della pavimentazione della S.R. in manto d'usura dello spessore di cm 4,00 di tipo "tradizionale - granulometria 0-9 mm". Attesa la natura della strada in esame, quale viabilità di grande scorrimento, si chiede di valutare l'ipotesi progettuale al fine di poter impiegare manti di usura a base di asfalti che presentino ed esaltino caratteristiche ambientali quali: abbattimento del rumore di rotolamento e drenanti, antismog.

Si chiede inoltre se Veneto Strade S.p.A. ha in previsione di inserire nei programmi di gestione della rete stradale di competenza, un dedicato piano di utilizzo di manti stradali con le caratteristiche in parola, antirumore / antismog.

#### *Colonnine di ricarica*

Nell'ambito dell'intervento in esame e complessivo della "Nuova S.R. 10" si chiede se Veneto Strade S.p.A. ha in previsione di inserire nei programmi di gestione della rete stradale di competenza, un dedicato piano di elettrificazione (colonnine ricarica); si chiede inoltre di poter valutare l'ipotesi di inserire un'area dedicata al servizio di ricarica delle auto elettriche nel tratto in esame o predisposizione delle infrastrutture necessarie

### RISCONTRO A RICHIESTA INTEGRAZIONI CTR VIA 17/05/2023

La società proponente ha inviato la documentazione richiesta in data 09/06/2023 (acquisita con prot. n. 312988 del medesimo giorno).

Il gruppo istruttorio ha ritenuto esaustiva la documentazione inviata in relazione alle integrazioni richieste, nonché le controdeduzioni formulate in merito alle osservazioni pervenute.

### OSSERVAZIONI COMMA 5 ART. 27-BIS DEL D.LGS. N. 152/06

Entro i termini di cui al comma 5 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06 è pervenuta la nota n. 340022 del 26/06/2023 con la quale il Comune di Borgo Veneto ha trasmesso le proprie osservazioni relativamente alla documentazione integrativa inviata in data 09/06/2023; il proponente ha controdedotto con nota n. 346459 del 28/06/2023.

### VALUTAZIONI

#### Rumore

Si ritengono condivisibili le considerazioni e le conclusioni effettuate dal proponente all'interno della documentazione di valutazione previsionale dell'impatto acustico presentata.

#### Vibrazioni

Si ritengono condivisibili le considerazioni e le conclusioni effettuate dal proponente all'interno della documentazione di valutazione previsionale dell'impatto vibrazionale presentata.

#### Illuminazione

In base alla documentazione fornita dal proponente si possono svolgere le seguenti considerazioni, con riferimento alla Legge Regionale del Veneto del 07/08/2009 n. 17 e alla norma UNI 10819:2021:

1. gli apparecchi proposti rispettano il requisito richiesto di emissione nulla verso l'alto, come da tabelle fotometriche trasmesse;
2. l'efficienza delle sorgenti a LED risulta superiore a quella minima prevista (90 lm/W).  
La temperatura di colore utilizzata, pari a 3000 K, viene considerata corretta.
3. la categoria illuminotecnica di progetto attribuita alle zone di studio pari a C3 (norme UNI 11248:2016 e UNI EN 13201-2: 2016) è ritenuta ammissibile.

I calcoli illuminotecnici effettuati con fattore di manutenzione pari 0.80 forniscono valori di illuminamento medio compatibili con la classificazione adottata.

<sup>A</sup>  
42 05-07-2023



4. è previsto l'utilizzo di apparecchi dotati di regolazione DALI, con possibilità di riduzione del flusso luminoso rispetto ai valori di progetto: non vengono tuttavia dichiarati i regimi di gestione del flusso che si intendono adottare in orario notturno.

In conclusione il progetto illuminotecnico presentato risulta conforme alla Legge Regionale n. 17/09, tuttavia il proponente dovrà prevedere un sistema di regolazione del flusso degli apparecchi per ottenere i valori di illuminamento medio mantenuto previsti dalla classificazione illuminotecnica adottata, come dai calcoli illuminotecnici forniti e dovrà implementare le obbligatorie riduzioni di flusso in orario notturno.

#### **Terre e rocce da scavo**

Il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ha recepito tutte le integrazioni richieste a eccezione del punto "Il Proponente dovrà prevedere idonea cartellonistica nelle aree di deposito delle Terre e rocce da scavo descritte nella "Relazione del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo".

#### **Atmosfera**

Con riferimento alla Valutazione Modellistica dello stato di fatto e dello stato di progetto, il Proponente ha valutato gli effetti sull'atmosfera stimando le variazioni di traffico indotte dalla realizzazione dell'opera. Le analisi sono state condotte per due diversi scenari: lo stato di fatto e lo stato di progetto. Mediante il modello TREFIC sono state calcolate le emissioni relative ai tratti stradali considerati nei due scenari, sulla base dei flussi veicolari determinati nello studio di traffico, redatto a parte. Per lo stato di progetto si sono considerati i flussi veicolari previsti per il 2028, anno di entrata in esercizio della variante. La dispersione in atmosfera e il calcolo degli indicatori di qualità dell'aria sono stati effettuati mediante il modello ARIA IMPACT prendendo come riferimento l'anno meteorologico 2020.

Si ritiene che la metodologia generale e i software di modellizzazione utilizzati siano idonei.

In relazione al progetto, il proponente ha recepito le osservazioni formulate precedentemente. In particolare per la stima delle concentrazioni di biossido di azoto ha utilizzato l'approccio ARM ("Ambient ratio method") mutuato da US-EPA, di  $NO_2=75\% NO_x$  per il calcolo della media annuale e  $NO_2=80\% NO_x$  per il 99.8° percentile orario. Lo studio diffusionale ha permesso di quantificare l'impatto, positivo, dell'opera sulla qualità dell'aria della zona comprendente l'attuale SR10, in particolare negli abitati di Saletto (Borgo Veneto) e di Ospedaletto Euganeo, dato che l'opera devierà buona parte del traffico sulla variante SR10var "Padana inferiore". D'altra parte, come evidenziato dal Proponente, nello scenario di esercizio, lungo la nuova variante, su alcuni ricettori sensibili (localizzati nella parte ovest del tracciato in prossimità delle rotatorie), l'impatto per l'indicatore  $NO_2$ -media annuale è significativo (con percentuali rispetto al valore limite leggermente superiori al 5%), dato che le emissioni da traffico vengono modellizzate come sorgenti al livello del suolo e non subiscono quindi la diluizione tipica dei casi di sorgenti in quota, di conseguenza non è inusuale rilevare delle concentrazioni non trascurabili nella carreggiata stradale e nelle fasce immediatamente adiacenti.

In relazione ai ricettori maggiormente impattati dalla fase di cantiere, il Proponente ha eseguito una valutazione modellistica di dispersione del PM10, che ha evidenziato come l'impatto significativo, nei termini della linea guida ARPAV, riguardi il solo ricettore n. 1046 per l'indicatore PM10-perc.90.4 delle medie giornaliere. Tale ricettore è stato incluso nel Piano di Monitoraggio in corso d'opera.

#### **Piano di Monitoraggio Ambientale**

##### **Rumore**

Il Proponente ha recepito nella documentazione integrativa quanto richiesto prevedendo per il *post-operam* due monitoraggi di 7 giorni nei 12 mesi successivi all'entrata in esercizio dell'opera (frequenza semestrale).

Dovrà comunque essere previsto almeno un monitoraggio settimanale nel periodo invernale o comunque nel periodo di maggior traffico, secondo i dati rilevati di traffico disponibili per la parte di infrastruttura già realizzata, sia in ante che *post operam*.

##### **Suolo**

Il PMA per la componente Suolo ha recepito le integrazioni richieste.

##### **Atmosfera**

Il PMA è stato aggiornato recependo quanto suggerito per la fase di corso d'opera, durante la quale i risultati

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 48 del -6 SET. 2023

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali  
Supporto Giuridico e Contenzioso



dei monitoraggi verranno confrontati con i dati rilevati presso le centraline ARPAV di zona (da concordare con ARPAV stessa) e saranno considerati critici quei parametri che dovessero superare di oltre il 20% i valori medi misurati presso dette centraline.

Si sottolinea che, in caso di segnalazioni o esposti da parte di recettori sensibili, l'Autorità Competente potrà disporre di far rivalutare ad ARPAV modalità e frequenze del monitoraggio.

### Biodiversità

- 1) Nel paragrafo 2.1 del PMA il Proponente richiama le mitigazioni al riguardo della verifica di efficacia, funzione svolta dal PMA. Si chiede di inserire almeno un richiamo al Piano degli interventi di mitigazione, che dovrà essere concordato con ARPAV.
- 2) La richiesta di "definire tempistiche e modalità di comunicazione con ARPAV..." è stata recepita in termini generali. Si chiede di precisare che la condivisione con ARPAV dovrà avvenire prima dell'avvio della fase AO.
- 3) La richiesta di "inserire tra la normativa di riferimento il D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii." è stata recepita.
- 4) La richiesta di "chiarire che il monitoraggio in fase di ante operam dovrà essere eseguito prima dell'inizio di qualsiasi attività..." è stata recepita.
- 5) Si ritiene opportuno precisare che il monitoraggio di CO consentirà di verificare l'efficacia di eventuali azioni preventive definite a valle degli esiti AO.
- 6) Per quanto riguarda le modalità di restituzione degli esiti, si rimanda a quanto già osservato per la richiesta 2). La richiesta relativa al "format delle schede di monitoraggio" è stata recepita. La scheda di analisi del censimento floristico si riferisce al rilievo alloctone in intestazione (probabilmente è un refuso).
- 7) Si chiede di integrare nel PMA la nota sulla tempistica di definizione di dettaglio dei transetti e di aggiornare le planimetrie a corredo del PMA utilizzando uno standard analogo a quello utilizzato per le altre componenti ambientali.

### Vegetazione e Flora:

- 1) La richiesta "gli obiettivi di monitoraggio dovranno essere integrati nell'ottica di: - caratterizzare parte della flora naturale e semi-naturale interessata dai lavori di realizzazione dell'opera..." è stata recepita.
- 2) Si richiede di strutturare in maniera migliore dal punto di vista operativo la metodica di monitoraggio delle infestanti, per quanto le informazioni presentate possano risultare minimamente sufficienti: ad esempio si può prevedere un censimento speditivo in fase di AO lungo transetti distribuiti casualmente all'interno dei siti di monitoraggio (che verranno posti presso aree in cui ci si attendano movimenti di terre/lavorazioni significative). Una volta che i cantieri saranno aperti e le aree di lavorazione verranno individuate sul territorio, si potranno posizionare i transetti definitivi che saranno monitorati per le fasi di CO/PO.  
Per quanto riguarda il sotto capitolo "verifica dell'attecchimento di opere a verde" si denota come non siano previsti rinverdimenti con fiorume ed un rilievo fitosociologico sui prati d'impianto può non essere necessario.
- 3) La campagna di rilievo dovrà essere estesa al periodo tardo-estivo autunnale, non è una situazione dipendente dal clima, ma dalla fenologia della vegetazione. L'ideale sarebbe svolgere i rilievi a primaverili tra maggio e giugno, mentre quelli estivi-autunnali a settembre/ottobre: nel PMA è riportato che verranno effettuati in primavera-estate senza specificare i mesi.
- 4) È stato introdotto un punto di monitoraggio in corrispondenza di un'area boscata prossima allo svincolo di Ponso, recependo l'osservazione.

### Fauna:

- 1) Riguardo la richiesta sulla "scelta dei taxa da sottoporre a monitoraggio..." pur mancando un'argomentazione al riguardo, si considera recepita. Si evidenzia che potrebbero risultare necessari ulteriori adempimenti e/o approfondimenti in sede di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali.



- 2) Non essendo attualmente nota l'ubicazione esatta dei transetti, si evidenzia che le superfici di monitoraggio dovranno ricomprendere solamente superfici soggette alle pressioni del cantiere e che il transetto dovrà rimanere invariato rispetto all'ingombro che sarà determinato dalle aree di cantiere. Il buffer di 100 metri, prescelto nel caso del monitoraggio degli uccelli, potrebbe risultare in tal senso troppo ampio, considerato il contesto ambientale. Si chiede pertanto di rivalutare il criterio di definizione, che invece dovrebbe essere definito per quanto riguarda Anfibi e Rettili. Tale impostazione, in coerenza con le schede presentate, non esclude l'opportunità di raccogliere dati a scopo conoscitivo anche oltre il limite definito, ma si ritiene che il trattamento analitico debba essere applicato ai dati raccolti entro la fascia di interferenza.  
Mantenendo invariato il numero totale di sessioni di monitoraggio dedicate all'avifauna, si ritiene opportuno prevederne 2 per l'avifauna svernante e 4 per quella nidificante. Si chiede infine di definire il periodo di monitoraggio, con indicazione dei mesi di riferimento, per anfibi, rettili e mammiferi (per ciascuna singola metodica, inclusi i passaggi faunistici).
- 3) Con riferimento alla richiesta che "non vengono date indicazioni sul monitoraggio della fauna ittica..." si prende atto di quanto affermato dal Proponente e cioè che il riferimento a "elettopesca semiquantitativa" sia un refuso. Si evidenzia tuttavia che potrebbero risultare necessari ulteriori adempimenti e/o approfondimenti in sede di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali.
- 4) La richiesta di "precisare la localizzazione delle stazioni di fototrappolaggio e il loro numero complessivo" è stata recepita.

#### Acque

Si prende atto dell'aggiornamento con gli ultimi riferimenti normativi del paragrafo "6.1 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO".

#### Acque sotterranee

Con riferimento al monitoraggio della componente ambiente idrico sotterranee:

- i piezometri di nuova realizzazione, di preferenza dovrebbero essere realizzati in HDPE. La perforazione dei piezometri deve essere realizzata a carotaggio continuo con stesura della stratigrafia. Potranno essere realizzati a distruzione di nucleo solo se già presente un sondaggio con stratigrafia recente e posto nelle immediate vicinanze del piezometro da terebrare. L'individuazione della presenza di torbe nel o in prossimità del sito può supportare l'origine naturale degli alti contenuti di ferro, manganese e arsenico spesso frequenti nella falda in esame. La documentazione stratigrafica e qualsiasi altra informazione dovrà essere allegata alla scheda monografica del piezometro;
- i piezometri inoltre, essendo utilizzati per le attività di rilievo freaticometrico, dovranno essere quotati topograficamente, con precisione almeno centimetrica (quota piano campagna e quota riferimento della misura di soggiacenza, ove non coincidenti);
- la misura del livello statico dovrà essere espressa nella duplice notazione in m da p.c. e in m s.l.m.;
- non sono riportate indicazioni sulle tecniche di campionamento (modalità di spurgo, prelievo, conservazione campioni...). Si dovrà fare riferimento a quanto previsto in «Manuale per le indagini ambientali nei siti contaminati» APAT 43/2006. Comunque, tutte le operazioni di spurgo e prelievo del campione utilizzate dovranno essere dettagliatamente riportate nella scheda di campionamento;
- le acque di spurgo dei piezometri dovranno essere raccolte e smaltite secondo la normativa vigente;
- per l'aliquota destinata all'analisi dei metalli, si dovrà eseguire la filtrazione e la successiva acidificazione direttamente in campo;
- i limiti di quantificazione e i metodi analitici, non ancora definiti, dovranno essere comunicati una volta individuato il laboratorio che eseguirà le analisi;
- si dovranno elencare come singole sostanze i composti appartenenti a: IPA, solventi clorurati e BTEX; si dovranno inserire, tra i parametri da ricercare, anche bicarbonati e PFAS, considerata la possibile presenza di sostanze perfluoroalchiliche nelle acque sotterranee della zona;
- non si ritiene che la metodologia presentata al paragrafo 5.1 «gestione anomalie per le matrici acque e suolo» di predisposizione della nota ai sensi degli artt. 242/244 del D.Lgs. n. 152/06 al terzo

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 48 del -6 SET-2023

ALLEGATO A  
AL DECRETO n. 42 del 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso



superamento consecutivo, sia coerente con quanto disposto dalla normativa vigente: l'art. 242 prevede infatti che la comunicazione agli Enti competenti sia immediata.

#### Acque superficiali

Si prende atto che è stata definita l'ubicazione, rispetto ai siti di cantiere, dei tre punti di monitoraggio con la distinzione per ciascuno di essi delle stazioni di monte e di valle.

In ordine alla frequenza dei monitoraggi in fase *ante operam*, con riferimento alla tabella presente a pag. 23 del paragrafo "6.4 ARTICOLAZIONE TEMPORALE DELLE INDAGINI", si evidenzia il seguente refuso che parla di un monitoraggio "1 volta/gg per 1 settimana (7 gg) nel periodo di interferenza diretta del cantiere (approntamento del piazzale di cantiere - costruzione del rilevato)".

Infatti al paragrafo "2.4 ARTICOLAZIONE TEMPORALE", in ordine al monitoraggio *ante operam* viene dichiarato quanto segue:

"Sarà eseguito prima dell'avvio dei lavori con l'obiettivo di:

- *fornire una descrizione dello stato dell'ambiente prima della lavorazione (stato attuale);*
- *fungere da base per la valutazione delle variazioni che potranno intervenire durante la costruzione, proponendo le eventuali contromisure. Tali dati dovranno essere rappresentativi delle diverse stagionalità;*
- *costituire, per quanto possibile, il livello iniziale di riferimento cui riportare gli esiti delle campagne di misura in corso d'opera. Il monitoraggio AO si svolgerà nel corso di 1 anno precedente la realizzazione delle aree di cantiere."*

Rispetto alle frequenze di monitoraggio proposte per le campagne di corso d'opera e *post operam* non vi sono osservazioni.

#### Qualità idromorfologica

Si prende atto di quanto riportato al paragrafo "6.4 ARTICOLAZIONE TEMPORALE DELLE INDAGINI" rispetto al monitoraggio mediante l'utilizzo dell'indice IQM abbinato all'IQMm: "La valutazione dell'IQM e IQMm sarà fatta per un tratto concordato con gli Enti".

#### Monitoraggio quantitativo

Si prende atto dell'aggiornamento del pannello analitico con il parametro della portata, mediante monitoraggio in continuo.

#### Acque di dilavamento

Si rileva di quanto dichiarato nelle documentazioni progettuali con particolare riferimento, all'interno del paragrafo "6.2 OBIETTIVI DEL MONITORAGGIO", alle acque derivanti dalle attività di cantiere come "acque di lavorazione, acque di dilavamento e acque reflue domestiche in corrispondenza delle aree di cantiere e di lavorazione". In linea generale tali acque vanno considerate assimilabili alle acque reflue industriali, in quanto possono contenere filler di vario genere di tipo chimico. In tale prospettiva si prende atto di quanto dichiarato dal Proponente nell'elaborato "T00EG00GENRE05B Risposta osservazioni":

"Qualora si dovessero avere dei reflui assimilabili ad acque reflue industriali queste verranno stoccate e inviate ad impianto di trattamento. La loro gestione, pertanto, sarà a carico della ditta appaltatrice (CSA)."

Con riferimento alla "sensibilità" del corpo ricettore, si prende atto di quanto dichiarato in ordine ai corsi d'acqua interessati dalle opere che sono "artificiali della matrice agricola, soggetti alle pressioni derivanti da queste tipologie di attività. Data la loro natura e funzionalità è possibile che siano anche allo stato asciutto in alcuni periodi dell'anno. Pertanto, si è ritenuto opportuno il monitoraggio con una coppia di punti localizzati a monte e a valle dell'opera per ciascuno di loro. Inoltre, non si ritiene necessario differenziare la frequenza dei monitoraggi in funzione della "sensibilità" in quanto i corsi d'acqua presentano le stesse caratteristiche ambientali e funzionali, con livelli di pressione del tutto assimilabili".

Per quanto riguarda le "pressioni" si ritiene condivisibile la scelta metodologica per "un monitoraggio giornaliero, invece che mensile, per una settimana dei parametri chimico fisici ed E.Coli, per ciascun corso di acqua, nel periodo di interferenza diretta del cantiere (approntamento del piazzale di cantiere - costruzione del rilevato)".



### Gestione anomalie

Si prende atto di quanto riportato al paragrafo "5.1 Gestione anomalie per le matrici acque e suolo" in ordine alle procedure previste nel caso di superamenti.

### **Quadro di riferimento programmatico**

Il proponente, alla luce di quanto disposto dalla art. 7 L.R. 23/04/2004 n. 11 e art. 34 D.Lgs. 18/08/2000 n. 267, ai fini dell'ottenimento della conformità urbanistica dell'opera infrastrutturale oggetto del procedimento, ha dato avvio alla richiesta di promozione di un Accordo di Programma con i Comuni di Borgo Veneto, Ponso, Ospedaletto Euganeo e Carceri.

Successivamente all'avvio della richiesta di promozione di tale Accordo di Programma, è seguita la pubblicazione in Albo Pretorio, da parte dei Comuni interessati, dell'avviso di notificazione al fine di avvio della fase di evidenza pubblica.

Si rileva che la coerenza dell'intervento con il quadro programmatico potrà ritenersi dimostrata solamente al termine della positiva conclusione degli adempimenti finalizzati all'ottenimento della conformità urbanistica.

### **Vinca**

Si riportano di seguito le conclusioni di cui alla relazione n. 145/2023, predisposta dalla Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – UO Vas, Vinca, Capitale Naturale e Nuvv, pubblicata sul sito della Regione Veneto:

[...] DARE ATTO

che è ammessa l'attuazione degli interventi della presente istanza qualora:

- A. non sia in contrasto con i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalle misure di conservazione (DD.G.R. n. 2371/2006, 786/2016, 1331/2017, 1709/2017;
- B. ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone;

e

### DICHIARARE

per il progetto della nuova S.R. 10 "Padana Inferiore" - 1° lotto funzionale, da Borgo Veneto a Carceri (PD), una positiva conclusione (con prescrizioni) della procedura di valutazione di incidenza (art. 5 del D.P.R. n. 357/97 e ss.mm.ii.) a seguito del verificato rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2.2 dell'allegato A alla D.G.R. 1400/2017

e

### PRESCRIVERE

1. di non coinvolgere habitat di interesse comunitario e di mantenere invariata l'idoneità degli ambienti interessati rispetto alle specie segnalate ovvero di garantire una superficie di equivalente idoneità per le specie segnalate (concorrendo al rafforzamento delle condizioni ecotonali, oltre alle opere a verde relative a macchia boscata, bosco filtro, siepe larga e ripristino a bosco di sede stradale dismessa, anche gli interventi per il recupero ovvero il rafforzamento ai fini dell'art. 10 della Direttiva 92/43/Cee degli elementi di paesaggio individuati in sede di progettazione -alberi isolati, siepi e filari e complessi arborati esistenti - aventi primaria importanza per le specie di interesse comunitario riconosciute presenti): *Marsilea quadrifolia*, *Hierophis viridiflavus*, *Lacerta bilineata*, *Podarcis muralis*, *Coracias garrulus*, *Egretta garzetta*, *Lanius collurio*, *Pernis apivorus*. Le opere a verde BO19, BO21, BO26, BO29, BO30, BO35, BO54, BO61, BO62 (destinate a macchia boscata) potranno essere convertite in tipologia a "siepe larga" (con la rimanente estensione a prato stabile) previa costituzione di un'ulteriore bosco filtro, preferibilmente in corrispondenza dell'area dedicata al cantiere base. Per tutte le opere a verde, l'impianto di specie arboree, arbustive ed erbacee comporta l'utilizzo di specie autoctone e coerenti con la locale serie vegetazionale della bassa Pianura Padana orientale neutrobasifila della farnia e del carpino bianco (*Asparago tenuifolii-Quercus robur* *sigmetum*). Andranno attivate le opportune misure per il controllo e l'eventuale rimozione delle specie alloctone, in particolare di quelle di rilevanza



- unionale di cui al D.lgs. n. 230/2017, che dovessero affermarsi in tali aree durante la cantierizzazione e fino all'affermazione del complesso vegetazionale oggetto di recupero;
2. di effettuare, in corrispondenza degli interventi interferenti con la rete idrografica, una preliminare ricognizione sulla presenza delle specie dulciacquicole di interesse comunitario (floristiche e faunistiche a ridotta vagilità) e la relativa traslocazione nei tratti limitrofi del medesimo corpo idrico (da documentarsi anche secondo la D.G.R. n. 1066/07). Nell'esecuzione dei consolidamenti spondali e delle protezioni di fondo in massi, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, siano preferiti i sistemi combinati (materiale inerte/materiale vivo) ovvero riducendo il grado di impermeabilizzazione della parte superficiale di questi (per esempio mediante l'uso di massi ancorati e di terreno organico) a favore di una rapida ricolonizzazione vegetale (controllata). Andranno altresì attuate idonee misure atte a non pregiudicare la qualità del corpo idrico sia in fase di costruzione che di esercizio;
  3. di dotare la parte trasparente delle barriere acustiche di una permanente finitura anticollisione (ricorrendo a vetri stampati, traslucidi o strutturati aventi i requisiti per marcature altamente efficaci, rispetto a: colore delle marcature, contrasto e grado di copertura). Andranno impiegati sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e la modulazione dell'intensità in funzione dell'orario e della fruizione degli spazi, privilegiando i seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell'UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri, emitteri, neurotteri, tricotteri, imenotteri e ortotteri;
  4. di integrare la dotazione dei passaggi per la fauna anche per le aree comprese tra la SP15 e la variante alla SR10 (sia in senso E-W che N-S). Lungo gli attraversamenti di via Lunga, scolo S. Margherita, SP 76, via Malimpiera, siano predisposti gli opportuni sistemi d'invito verso tale passaggio e, laddove necessario al fine di garantire la sicurezza stradale, le recinzioni e i dissuasori per l'accesso alla carreggiata;
  5. di affiancare la direzione Lavori con personale qualificato con esperienza specifica e documentabile in campo biologico, naturalistico, ambientale al fine di verificare e documentare la corretta attuazione del progetto, delle opere a verde e delle prescrizioni impartite e di individuare e applicare ogni ulteriore misura a tutela degli elementi di interesse conservazionistico eventualmente interessati;
  6. di estendere il Piano di monitoraggio all'indagine specie di interesse comunitario nell'area interessata dai lavori sia in fase ante operam che in fase post operam e di comunicare gli esiti del monitoraggio all'autorità regionale per la valutazione di incidenza anche nel formato vettoriale per i sistemi informativi geografici, in un formato coerente con le specifiche cartografiche regionali (tra cui D.G.R. n. 1066/2007). Per ciascuna delle predette specie di interesse comunitario andranno qualificati e identificati, anche cartograficamente, gli ambiti corrispondenti all'unità ambientale omogenea entro cui localizzare le stazioni di monitoraggio (comprese le stazioni corrispondenti ai punti di campionamento per il "bianco"). Il monitoraggio di tale componente andrà conformato, laddove risulti pertinente per le specie di interesse comunitario, alle modalità tecnico - operative richiamate nei manuali ISPRA n. 140/2016 e n. 141/2016;
  7. di verificare e documentare, per il tramite del Proponente, il rispetto delle suddette prescrizioni e di darne adeguata informazione all'Autorità regionale per la valutazione di incidenza.

## VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Premesso quanto sopra, il Comitato Tecnico Regionale VIA:

VISTA la normativa vigente richiamata in premessa;

CONSIDERATO che il proponente ha presentato istanza di PAUR, ai sensi dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/2006 per la realizzazione della nuova S.R. n. 10 "Padana Inferiore" - I° lotto funzionale da Borgo Veneto a Carceri passando per i Comuni di Ponso e Ospedaletto Euganeo, tutti in provincia di Padova;

PRESO ATTO che l'attuale SR10 presenta delle caratteristiche non più sufficienti per supportare il traffico presente, sia in relazione all'entità del carico veicolare, sia in relazione alla sicurezza della circolazione;

A.  
42 05-07-2023

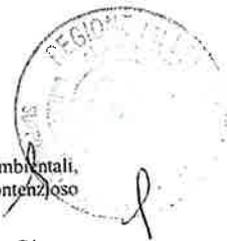
Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso



- RITENUTO che il progetto della nuova SR10 (tratta Legnago-Carceri), il cui itinerario comprende anche il tratto di intervento in esame, è identificato come un'opera regionale prioritaria la cui realizzazione consentirebbe di risolvere le criticità legate agli elevati livelli di congestione da traffico stradale registrati sull'itinerario di riferimento;
- RILEVATO che, in relazione al P.T.R.C., ai Piani di Area e ai piani ambientali regionali, nonché alle tutele paesaggistiche di cui agli articoli 136 e 142 del D.Lgs. n. 42/2004, il tracciato in progetto:
1. non interessa ambiti tutelati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004, art. 136 e 142;
  2. ricade in quasi tutto il suo percorso nella categoria di sistema del territorio rurale "Agropolitana" di cui agli artt. 7 e 9 delle Norme Tecniche del PTRC. Per piccole porzioni di tracciato, lo stesso ricade nella categoria di sistema del territorio rurale "Aree ad elevato utilizzo agricolo" di cui agli artt. 7 e 10 delle Norme Tecniche del PTRC;
  3. al suo estremo est, lambisce un ambito territoriale individuato dalla categoria di sistema del territorio rurale e della rete ecologica "centri storici desunti dall'atlante dei centri storici della regione veneto".
- RETENUTO pertanto che l'intervento sia in linea generale coerente con i contenuti del P.T.R.C. della Regione del Veneto;
- PRESO ATTO che il progetto non interessa aree suscettibili di alluvioni, connotate da pericolosità di carattere geologico o ambiti territoriali vincolati ai sensi del R.D. n. 3267/1923;
- RICHIAMATA la nota n. 116344 del 01/03/2023 con la quale Terna Rete Italia ha comunicato al proponente, e alla Regione Veneto per conoscenza, l'incompatibilità dell'opera con l'elettrodotto in descrizione, chiedendo al contempo alla stessa una variante progettuale al fine di risolvere l'incompatibilità ravvisata;
- CONSIDERATO che nel merito il CTR VIA nella seduta del 17/05/2023, sulla base delle valutazioni formulate dal gruppo di lavoro e di quanto pervenuto, ha ritenuto opportuno richiedere integrazioni nelle quali, tra l'altro, veniva espressamente richiesto di controdedurre alla suindicata nota di Terna Rete Italia del 01/03/2023;
- PRESO ATTO che il proponente, in riscontro a quanto richiesto dal CTR VIA con nota n. 274419 del 22/05/2023, ha trasmesso, nei termini previsti dal testo unico ambientale, la documentazione integrativa richiesta, all'interno della quale si legge che [...] *A seguito di interlocuzione diretta con Terna S.p.A. si sono concordate le modalità di risoluzione dell'interferenza, che prevedono la realizzazione di un nuovo sostegno in linea con l'attuale tracciato dei conduttori, per rialzare la catenaria in corrispondenza dell'attraversamento della Sr10. Nel piano particellare d'esproprio verrà inserita la superficie di servitù da perfezionata a valle della redazione del progetto di fattibilità dell'intervento a cura dell'Ente interferito. [...]*;
- RITENUTA esaustiva la documentazione integrativa inviata in data 09/06/2023, e registrata al protocollo regionale n. 312988, in relazione alle integrazioni richieste in sede di CTR VIA del 17/05/2023;
- VALUTATE in particolare condivisibili le considerazioni e le conclusioni effettuate dal proponente all'interno della documentazione di valutazione previsionale dell'impatto acustico nonché all'interno della documentazione di valutazione previsionale dell'impatto vibrazionale;
- RITENUTO che il progetto illuminotecnico sia conforme alla Legge Regionale n. 17/09;
- RITENUTO che tuttavia il proponente dovrà prevedere un sistema di regolazione del flusso degli apparecchi per ottenere i valori di illuminamento medio mantenuto, previsti dalla classificazione illuminotecnica adottata come dai calcoli illuminotecnici forniti, e dovrà implementare le obbligatorie riduzioni di flusso in orario notturno;



- VALUTATO che il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ha recepito tutte le integrazioni richieste dal gruppo istruttorio;
- RITENUTO che il proponente dovrà prevedere idonea cartellonistica nelle aree di deposito delle Terre e rocce da scavo descritte nella "Relazione del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo";
- VALUTATI idonei la metodologia generale e i software di modellizzazione utilizzati per la valutazione degli effetti sull'atmosfera;
- CONSIDERATO che per la stima delle concentrazioni di biossido di azoto il proponente ha utilizzato l'approccio ARM ("Ambient ratio method") mutuato da US-EPA, di  $NO_2=75\% NO_x$  per il calcolo della media annuale e  $NO_2=80\% NO_x$  per il 99.8° percentile orario;
- CONSIDERATO che lo studio diffusionale ha permesso di quantificare l'impatto positivo dell'opera sulla qualità dell'aria della zona comprendente l'attuale SR10, in particolare negli abitati di Saletto (Borgo Veneto) e di Ospedaletto Euganeo, dato che l'opera devierà buona parte del traffico sulla variante SR10var "Padana inferiore";
- CONSIDERATO tuttavia che, come evidenziato dal proponente, nello scenario di esercizio, lungo la nuova variante, su alcuni ricettori sensibili (localizzati nella parte ovest del tracciato in prossimità delle rotatorie), l'impatto per l'indicatore  $NO_2$ -media annuale è risultato significativo (con percentuali rispetto al valore limite leggermente superiori al 5%), dato che le emissioni da traffico vengono modellizzate come sorgenti al livello del suolo e non subiscono quindi la diluizione tipica dei casi di sorgenti in quota, di conseguenza non è inusuale rilevare delle concentrazioni non trascurabili nella carreggiata stradale e nelle fasce immediatamente adiacenti;
- CONSIDERATO che in relazione ai ricettori maggiormente impattati dalla fase di cantiere, il proponente ha eseguito una valutazione modellistica di dispersione del PM10, che ha evidenziato come l'impatto significativo, nei termini della linea guida ARPAV, riguardi il solo ricettore n. 1046 per l'indicatore PM10-perc.90.4 delle medie giornaliere che è stato incluso nel Piano di Monitoraggio in corso d'opera;
- RITENUTO che in fase di progettazione esecutiva il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) relativo all'intervento, per le varie matrici ambientali considerate, dovrà tenere conto di tutte le indicazioni riportate all'interno del paragrafo "valutazioni" della relazione istruttoria e dovrà essere esteso preferibilmente a un'annualità per l'ante operam. Tale PMA dovrà essere quindi definito con ARPAV preliminarmente all'inizio dell'ante operam;
- RITENUTO per quanto sopra di dover inserire un'opportuna condizione ambientale al fine di indicare come effettuare il monitoraggio ambientale;
- VISTI i pareri e le osservazioni pervenute ai sensi del comma 4 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06;
- VISTE inoltre le osservazioni del Comune di Borgo Veneto, trasmesse con nota n. 340022 del 26/06/2023 ai sensi del comma 5 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06, alle quali il proponente ha controdedotto con nota n. 346459 del 28/06/2023;
- RITENUTO di condividere le controdeduzioni espresse dal proponente in merito alle osservazioni di carattere ambientale trasmesse dal pubblico interessato alla Regione del Veneto ai sensi dei commi 4 e 5 dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06;
- RITENUTO a ogni buon conto che, prima della Conferenza dei Servizi, a chiarimento delle controdeduzioni trasmesse con nota n. 346459 del 28/06/2023, il proponente dovrà trasmettere idonea documentazione, eventualmente anche grafica, da cui si evincano le interferenze del progetto con la rete scolante minore del Comune di Borgo Veneto, nonché la compatibilità con il sistema ciclo-pedonale e mobilità lenta in previsione degli strumenti urbanistici comunali;



A  
42 05-07-2023

Direzione Valutazioni Ambientali,  
Supporto Giuridico e Contenzioso

- PRESO ATTO che fuori termine è pervenuta l'osservazione n. 333594 del 19/06/2023 della Sig.ra Stefania Berto;
- RITENUTO che l'osservazione sopra riportata non riguardi tematiche di carattere ambientale;
- CONSIDERATO che l'intervento è esterno ai siti della Rete Natura 2000;
- CONSIDERATO che, con riferimento alla verifica della relazione di valutazione d'incidenza dell'intervento e ai sensi della D.G.R. n. 1400/2017, il gruppo istruttorio ha predisposto la relazione tecnica n. 145/2023, pubblicata sul sito regionale, nella quale si dichiara una positiva conclusione (con prescrizioni) della procedura di valutazione di incidenza (art. 5 del D.P.R. n. 357/97 e ss.mm.ii.) a seguito del verificato rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2.2 dell'allegato A alla D.G.R. 1400/2017;
- CONSIDERATO che la coerenza dell'intervento con il quadro programmatico possa ritenersi dimostrata al termine della positiva conclusione degli adempimenti finalizzati all'ottenimento della conformità urbanistica;
- DATO ATTO che con nota n. 338567 del 23/06/2023 il proponente ha comunicato che "[...] con nota 14796/2023 del 14/06/2023 è stato dato avvio alla richiesta di promozione di un accordo di programma, ai sensi art. 7 L.R. 23/04/2004 n. 11 e art. 34 D.Lgs. 18/08/2000 n. 267, tra i Comuni di Borgo Veneto, Ponso, Ospedaletto Euganeo, Carceri, e la scrivente Società ai fini dell'ottenimento della conformità urbanistica dell'opera infrastrutturale, oggetto del procedimento";
- RILEVATO che nella medesima nota del 23/06/2023 il proponente ha inoltre comunicato che, successivamente all'avvio della richiesta di promozione di tale accordo di programma, è seguita la pubblicazione in Albo Pretorio da parte dei Comuni interessati dell'avviso di notificazione al fine di avvio della fase di evidenza pubblica;
- RICHIAMATA la L.R. n. 11/2004 con la quale all'art. 7 si dà atto che *per la definizione e la realizzazione di programmi d'intervento o di opere pubbliche o di interesse pubblico, che richiedono l'azione integrata e coordinata di comuni, province, Regione, amministrazioni statali e di altri soggetti pubblici o privati, può essere promossa la conclusione di accordi di programma ai sensi dell'articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali"*;
- RITENUTO che, in relazione a quanto sopra, prima del rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale, il proponente dovrà trasmettere l'Accordo di Programma sopracitato ratificato dai Comuni interessati;

esprime all'unanimità dei presenti (assenti il Presidente, il rappresentante di Veneto Strade, il rappresentante di Veneto Sviluppo)

### **parere favorevole**

al rilascio della compatibilità ambientale, dando atto della positiva conclusione (con prescrizioni) della procedura di valutazione di incidenza, per l'intervento denominato *Nuova S.R. 10 "Padana Inferiore" - 1° lotto funzionale da Borgo Veneto a Carceri*, presentato dalla società Veneto Strade S.r.l., in quanto la verifica effettuata dal gruppo istruttorio in riferimento ai criteri di cui all'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006, ha evidenziato che, per i motivi sopra esposti, l'intervento non produce impatti ambientali significativi negativi, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali di seguito elencate:



<b>1</b>	<b>Macrofase</b>	<i>Ante operam</i>
	<b>Oggetto della condizione</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) relativo all'intervento, per le varie matrici ambientali considerate, dovrà tenere conto di tutte le indicazioni riportate all'interno del paragrafo "valutazioni" della relazione istruttoria e dovrà essere preferibilmente esteso a un'annualità per l'<i>ante operam</i>. Tale PMA dovrà essere quindi definito con ARPAV preliminarmente all'inizio della fase di <i>ante operam</i>.</li> <li>Gli esiti del monitoraggio e le relative valutazioni dovranno essere inviate ad ARPAV al termine di ciascuna annualità, per le varie fasi <i>ante operam</i> – corso d'opera – <i>post operam</i>. ARPAV potrà effettuare controlli in campo a carico del proponente, per verificare la corretta attuazione del monitoraggio.</li> </ol>
	<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	Almeno 90 giorni prima dell'inizio della fase di <i>ante operam</i> .
	<b>Soggetto verificatore</b>	Regione del Veneto anche avvalendosi di ARPAV con eventuali oneri a carico del Proponente ai sensi degli artt. 7 e 15 della Legge 132/2016.

<b>2</b>	<b>Macrofase</b>	<i>Ante operam – in corso d'opera – post operam</i>
	<b>Oggetto della condizione</b>	<p>Venga dato riscontro dell'attuazione delle prescrizioni riportate nella relazione istruttoria VINCA n. 145/2023.</p> <p>A tal fine il proponente dovrà provvedere all'invio di apposita documentazione agli uffici della Regione Veneto – Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso.</p>
	<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	Entro 60 giorni dal rilascio del PAUR dovrà essere inviata agli uffici della Regione Veneto – Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso, per la relativa valutazione, una prima relazione in cui indicare le modalità di attuazione delle prescrizioni e le tempistiche con cui fornire i relativi riscontri.
	<b>Soggetto verificatore</b>	Regione Veneto – Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso

Il Segretario del  
 Comitato Tecnico V.I.A.  
*F.to Daniela Nalin*

*Visto* Il Presidente del  
 Comitato Tecnico V.I.A.  
*F.to Dott. Luca Marchesi*

Il Dirigente della U.O.  
 Valutazione Impatto Ambientale  
*F.to Ing. Lorenza Modenese*

Il Vice-Presidente del  
 Comitato Tecnico V.I.A.  
*F.to Avv. Cesare Lanna*