



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA  
DETERMINATASI NEL SETTORE DEL TRAFFICO E  
DELLA MOBILITA' NEL TERRITORIO DELLE  
PROVINCE DI TREVISO E VICENZA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri  
n. 3802 del 15 agosto 2009

DECRETO N. 10

**OGGETTO:** Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802 del 15.08.2009, art. 2, comma 2.  
Approvazione del Progetto Definitivo della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta.  
(C.U.P. H51B03000050009)

**IL COMMISSARIO DELEGATO**

*Vista* la Deliberazione C.I.P.E. n. 96 del 29.03.2006 di approvazione del progetto preliminare dell'opera in oggetto;

*Visto* il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 31.07.2009 con il quale è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza fino al 31.07.2010, ora prorogato fino al 31.12.2010 con D.P.C.M. del 09.07.2010;

*Vista* l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802 del 15.08.2009 con la quale è stato nominato il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'area interessata dalla realizzazione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta;

*Vista* la Convenzione tra il Commissario Delegato e il Concessionario - ATI Consorzio Stabile SIS Società Consortile per Azioni -Itinere Infraestructuras S.A. - per la progettazione definitiva ed esecutiva, nonché la costruzione e la gestione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, sottoscritta in data 21.10.2009;

*Visto* il Protocollo d'Intesa tra la Regione Veneto ed il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'area interessata dalla realizzazione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, sottoscritto in data 09.11.2009;

*Visto* il progetto definitivo presentato in data 05.01.2010 dal Concessionario - ATI Consorzio Stabile SIS Società Consortile per Azioni -Itinere Infraestructuras S.A.;

*Considerato* che in data 8.01.2010 si è provveduto all'avvio del procedimento ex L. n. 241/1990 per la procedura espropriativa, mediante pubblicazione di Avviso plurimo sui quotidiani, nonché deposito del Progetto Definitivo presso il competente Ufficio della Regione Veneto;

*Viste* le osservazioni fatte pervenire dagli interessati alla procedura espropriativa ed esaminate le stesse;

*Visto* il Verbale e le osservazioni presentate dagli Enti interferiti nel corso della Conferenza dei Servizi del 12.03.2010 indetta ai sensi dell'art. 2, comma 3, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802/2009;

*Considerato* che, per quanto attiene i lavori relativi alla risoluzione delle singole interferenze si procederà, se necessario, con successivi decreti, previa conclusione della procedura di cui all'art. 166, comma 2, del D.Lgs 163/2006 e s.m.i.;

*Visti* i Verbali nn. 1, 2, 3, 4, 5 e 6 delle riunioni del Comitato Tecnico Scientifico, previsto dall'art. 4, comma 4 dell'Ordinanza n. 3802/2009 ed istituito con decreto commissariale n. 2 del 23.09.2009;

*Visto*, in particolare, il parere del Comitato Tecnico Scientifico, di cui all'art. 4 dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802/2009, espresso nel Verbale n. 6 della riunione del Comitato stesso del 22.03.2010;

Considerato che con tale parere il Comitato Tecnico Scientifico si esprime favorevolmente, con le specificazioni riportate nei verbali delle riunioni del Comitato stesso, all'approvazione del progetto definitivo;

Viste le note del Responsabile Unico del Procedimento di risposta alle osservazioni presentate a seguito della pubblicazione dell'Avviso del 08.01.2010;

Visto l'aggiornamento del progetto definitivo in data "Giugno 2010" trasmesso dal Concessionario con nota n. TO/208/10/CD/mb del 25.06.2010 pervenuta a questo Ufficio al prot. n. 2769 del 25.06.2010;

Vista la nota del Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea prot. n. 34.19.04-17939 del 10.06.2010 con la quale, fra l'altro, con riferimento alle proposte progettuali di realizzare l'opera interamente in galleria sia per quanto riguarda Villa Agostini Tiretta che Villa Venturati Fanna, si ritengono soddisfatte le esigenze di salvaguardia dei beni architettonici e delle loro pertinenze, come pure dei tradizionali caratteri del paesaggio e della campagna;

Vista la nota del Comando Logistico dell'Esercito – S.M.- Ufficio Movimenti e Trasporti prot. n. 0063859 del 18.06.2010;

Visto l'Accordo sulle procedure e metodologie da adottare per la determinazione delle indennità di espropriazione per la realizzazione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta sottoscritto in data 10.03.2010;

Visto il Protocollo di Legalità – Lavori per la realizzazione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta tra le Prefetture di Vicenza e di Treviso, il Commissario Delegato e l'ATI "Consorzio stabile SIS" sottoscritto in data 23.07.2010;

Vista la nota del Responsabile del Procedimento n. 2946 del 03.09.2010;

Vista la conseguente nota del Concessionario n. 269 del 07/09/2010, con la quale, in considerazione delle osservazioni formulate dal R.U.P. con la sopracitata nota n. 2946/10, viene aggiornato il quadro economico di progetto, come di seguito riportato:

#### A. LAVORI

- Opere civili	€ 1.471.711.365,54	
- Impianti	€ 119.948844,94	
- Impianti esazione	€ 30.146569,20	
<b>Totale Lavori</b>		<b>€ 1.621.806.779,68</b>
- Sicurezza		
<b>Oneri sicurezza sull'importo dei lavori (3,488799%)</b>		<b>€ 56.581.578,71</b>

#### B. SOMME A DISPOSIZIONE

- Indagini Geognostiche	€ 3.500.000,00	
- Bonifica Bellica	€ 2.000.000,00	
- Espropri	€ 324.611.003,00	
- Interferenze	€ 40.421.700,00	
- Progettazione 2% su importo lavori	€ 32.436.135,59	
- Spese tecniche generali (D.L.) 3% su lavori	€ 48.654.203,39	
<b>Totale somme a disposizione</b>		<b>€ 451.623.041,98</b>

**TOTALE COMPLESSIVO € 2.130.011.400,38**

Considerato che per alcune localizzate parti d'opera appare necessaria una rivisitazione progettuale, per cui si ritiene opportuno sospendere l'approvazione;

Considerato che il Commissario Delegato, ai sensi dell'art. 2 dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802 del 15.08.2009 provvede all'approvazione del progetto definitivo con contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, sussistendo, tra l'altro, ai sensi dell'art.

3 della medesima Ordinanza, la facoltà di deroga all'art. 166, commi 3, 4 e 5 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

*Richiamata* la Convenzione di concessione in data 21.10.2009, ed in particolare quanto previsto dall'art. 8 comma 2, secondo capoverso, in relazione alla possibilità da parte del Concessionario di richiedere la revisione del Piano Economico Finanziario (P.E.F.) in ragione di quanto più sopra rappresentato;

Ritenuto in ogni caso opportuno che tale revisione risulti connessa al completamento della progettazione esecutiva conseguente alla approvazione del progetto definitivo in argomento, al fine di consentire una valutazione puntuale dei costi nella citata revisione del Piano;

*Vista* la nota n. 44363P del 02/09/2010 dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Venezia relativa alla possibilità di revisione del Piano Economico Finanziario;

#### DECRETA

1) di approvare, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2, comma 2, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802 del 15 agosto 2009, il progetto definitivo della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, composto di n. 4.840 elaborati, il tutto denominato "Allegato n. 1" al presente decreto e che ne costituisce parte integrante ad ogni effetto, con le seguenti prescrizioni:

- di carattere generale:

- nella progettazione esecutiva, anche a seguito della più puntuale conoscenza delle caratteristiche fisico-meccaniche dei terreni attraversati derivante dalle necessarie integrazioni al piano dei sondaggi geognostici, va verificata la corrispondenza fra la pendenza adottata per le scarpate della sezione stradale in rilevato ovvero in trincea e quanto normativamente disposto a seguito della entrata in vigore del D.M. 14.01.2008, ciò anche al fine di ottimizzare il ricorso a muri di sostegno ovvero a trincee in scavo aperto;
- nel progetto esecutivo vanno puntualmente approfondite le verifiche idrauliche con tempi di ritorno pari a 200 anni, come già indicato dal concessionario, per tutti gli elementi progettuali interessati all'attraversamento dei singoli corsi d'acqua;
- per tutti gli elementi strutturali nella progettazione esecutiva vanno adottate soluzioni tecnico - progettuali tali da garantire adeguata durabilità delle opere d'arte, eventualmente adottando opportune tecniche di mix design per le opere in c.a. e soluzioni atte a contenere i fenomeni corrosivi, in particolare per le opere in acciaio;
- in corrispondenza degli attraversamenti ferroviari le opere in sotterraneo devono prevedere opportune predisposizioni per prevenire gli effetti di correnti vaganti, eventualmente ricorrendo a tecniche di protezione catodica degli elementi strutturali in acciaio, o con soluzioni alternative di analoga efficacia;
- per i tratti in trincea e galleria artificiale, o comunque per le parti d'opera che interessano nel sottosuolo le falde, in sede di progettazione esecutiva vanno adottate opportune tecniche costruttive atte ad assicurare la continuità delle falde stesse intercettate;
- nello sviluppo della progettazione esecutiva va verificata la possibilità, per quanto compatibile con la normativa vigente, di ridurre l'occupazione territoriale complessiva dei caselli e delle barriere, secondo gli schemi tipologici adottati, con 4 + 4 porte, 4 + 3 porte, 3 + 2 porte per entrata/uscita dalla Superstrada; in relazione alla evoluzione della applicazione della normativa europea relativa al SET (Servizio Europeo Telepedaggio), vanno sviluppate le soluzioni tecnologico - costruttive, coerenti con detta normativa, più idonee a contenere l'occupazione territoriale complessiva delle infrastrutture;
- lungo l'intero tracciato della SPV vanno previsti appropriati sistemi di sicurezza e di informazione all'utenza, compatibili con gli analoghi sistemi attualmente in uso sulla rete stradale e autostradale regionale;

- nei tratti in galleria naturale e artificiale vanno previsti idonei sistemi costituiti da strumentazioni di rilevamento ed apparecchiature di attuazione in grado di regolare, in automatico, il livello di illuminamento agli imbocchi delle gallerie stesse in funzione del valore di luminanza esterna; tali sistemi dovranno possedere almeno le caratteristiche rispondenti alle raccomandazioni CNR UNI 11095;
- tenuto conto che, in considerazione della estensione territoriale e della complessità dell'opera, la progettazione esecutiva potrà essere redatta per singoli stralci, anche in relazione alle diverse fasi di lavoro così come previste nel crono programma di progetto, va previsto all'interno di ogni singolo progetto esecutivo un documento "Piano del traffico", relativo all'analisi delle condizioni indotte sul traffico, per causa della realizzazione delle opere, lungo la rete viaria direttamente o indirettamente interessata, al fine di evidenziare eventuali criticità localizzate;
- prima dell'inizio dei lavori si proceda alla esecuzione della attività di bonifica da ordigni bellici secondo le indicazioni che verranno fornite dalle competenti autorità militari;
- vanno effettuate le necessarie preventive operazioni di assistenza archeologica, prima della realizzazione di opere di movimento terra;
- nella progettazione esecutiva, anche a seguito di una più puntuale verifica delle caratteristiche e della consistenza dei terreni interessati dalla realizzazione delle opere, vanno dimensionati gli interventi di natura tecnica ed ambientale per il superamento degli ambiti interessati da aree di discarica; la relativa progettazione esecutiva va preventivamente sottoposta all'esame dei competenti Uffici dell'ARPAV;
- riguardo all'Area SIC di attraversamento del fiume Brenta, come misura compensativa per la sottrazione di superficie interna al SIC e per le eventuali interferenze temporanee e permanenti, va prevista l'acquisizione di superfici interne al SIC attualmente non utilizzabili in modo significativo dalla fauna (ad es. seminativi intensivi) da destinare alla creazione di habitat di interesse comunitario, come ad esempio zone di pozze d'acqua idonee alla sosta di acquatici ed idonei alla riproduzione degli anfibi e della testuggine palustre o altri tipi di habitat; altre misure di compensazione per la fauna vanno previste a completamento degli interventi mitigativi a favore dell'ittiofauna;
- riguardo al materiale di scavo, in considerazione della maggiore quantità di materiale derivante dall'aggiornamento progettuale, va presentata dal concessionario, prima della approvazione del progetto esecutivo, un aggiornamento del proprio piano di deposito temporaneo e definitivo delle eccedenze non riutilizzabili per la realizzazione dell'opera;
- entro tre mesi dalla data del presente decreto va avviata da parte del Concessionario la fase *ante operam* del Piano di Monitoraggio Ambientale, eventualmente per aree omogenee in relazione alle fasi di incantieramento previste dal crono programma;
- le aree di reliquato, qualora oggetto di procedura espropriativa e pertanto acquisite, vanno prioritariamente destinate ad interventi di sistemazione ambientale e paesaggistica o, in ogni caso, ad interventi funzionali alla gestione della infrastruttura;
- i materiali di risulta derivanti da demolizioni di fabbricati vanno portati a discarica in conformità alle disposizioni di cui al D. L.vo n. 152/06 e s.m.i.;
- per quanto riguarda l'approfondimento delle simulazioni modellistiche degli impatti nell'atmosfera va prevista una taratura dei modelli adottati a seguito dell'avvio della fase *ante operam* del Piano di Monitoraggio, da avviare a seguito dell'approvazione del progetto definitivo;
- per quanto riguarda la componente "Rumore" va completato il censimento dei ricettori per tipologia e individuazione dello loro funzioni/destinazioni d'uso, nel corridoio individuato con ampiezza di 250 m per lato rispetto all'asse superstradale; tale censimento va considerato a base delle successive fasi operative *ante operam* del Piano di monitoraggio ambientale;

- sempre per quanto riguarda la componente "Rumore", prima della approvazione dei vari stralci del progetto esecutivo, va predisposto da parte del concessionario un quadro generale che individui in modo specifico le diverse tipologie di ricettori ( ad es. abitazioni private, edifici pubblici, ospedali, etc.) per consentire di tarare adeguatamente, di volta in volta, l'intervento di mitigazione più idoneo;
- nella progettazione esecutiva vanno puntualmente contenute le verifiche tecniche per il rispetto del D.M. 19.04.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", con particolare riferimento alla verifica della capacità e dei livelli di servizio per le rotatorie;
- nella progettazione esecutiva vanno verificate le condizioni per il rispetto della normativa regionale vigente in materia di inquinamento luminoso (L.R. n. 17 del 7/8/2009);
- nella progettazione esecutiva va valutata l'opportunità di prevedere nelle pertinenze dell'asse della Superstrada Pedemontana Veneta l'alloggiamento di tubazioni/cunicoli atti ad ospitare sottoservizi, ivi compresi quelli da destinare al passaggio di fibre ottiche o alla banda larga;
- nello sviluppo della progettazione esecutiva va valutata l'opportunità di dotare l'infrastruttura di elementi e strutture in grado di produrre energia alternativa (pannelli fotovoltaici, produzioni di biomasse, etc.), anche in ragione delle esigenze energetiche per la gestione dell'infrastruttura stessa nel suo insieme;
- nella progettazione esecutiva va verificata la compatibilità delle opere in progetto con le previsioni a livello regionale e provinciale delle reti e itinerari ciclabili, con particolare riferimento ai collegamenti fra i principali borghi rurali e i centri urbani ed alle connessioni con i sistemi ambientali-naturalistici e storico- monumentali più significativi;
- va altresì verificata l'eventuale interferenza con corridoi ecologici e, qualora vi sia interessamento, vanno previsti adeguati interventi compensativi al fine di salvaguardare la biodiversità;
- nell'elaborazione del progetto esecutivo va verificata la possibilità di concentrare i previsti bacini di laminazione in aree che per dimensioni e conformazione possano agevolare le operazioni di manutenzione;
- nella progettazione esecutiva va puntualmente verificato che il recapito delle acque di prima pioggia sia preceduto da un trattamento delle stesse coerente con quanto previsto dall'art. 39, comma 9, delle "Norme tecniche di attuazione del Piano di tutela delle acque" e che, qualora il recapito avvenga negli strati superficiali del sottosuolo, esso sia preceduto da idoneo trattamento delle acque ivi convogliate;
- la progettazione esecutiva delle gallerie va effettuata tenuto conto delle "Linee guida per la progettazione della sicurezza nelle gallerie stradali" emanate dall'ANAS - Direzione Centrale Progettazione - nell'ottobre 2009; eventuali diverse soluzioni progettuali vanno motivate e supportate da opportune specifiche verifiche;
- il progetto esecutivo dovrà contenere un "Piano per la gestione delle emergenze", ed in particolare per la individuazione delle vie di fuga con riferimento specifico ai tratti in galleria naturale ed artificiale ed ai tratti in trincea. Tale Piano, dovrà essere preventivamente condiviso dalle competenti strutture della Protezione Civile regionale e costituirà elemento di riferimento per le successive fasi di realizzazione e gestione della infrastruttura. Detto Piano dovrà, fra l'altro, considerare le condizioni di vicinanza dell'opera ad attività a rischio di incidente rilevante di cui al D.Lvo n. 334/98;
- per tutti gli attraversamenti di linee ferroviarie, tanto per la Superstrada quanto per la viabilità ordinaria, dovrà essere richiesto il parere dei competenti uffici di RFI S.p.A. sul progetto esecutivo;
- per gli attraversamenti dei vari corsi d'acqua, in sede di progettazione esecutiva, vanno richiesti i formali pareri delle Autorità idrauliche competenti, Uffici Regionali del Genio Civile di Treviso e Vicenza e Consorzi di Bonifica;

- nella progettazione esecutiva vanno puntualmente approfonditi gli aspetti connessi agli attraversamenti dei diversi ambiti di cava, attive e non attive, nei Comuni di Montecchio Maggiore, Malo, Villaverla, Montecchio Preccalino, Sarcedo, Montebelluna, Volpago del Montello, Giavera, Villorba e Spresiano;
- nei casi di stretto parallelismo alle sedi ferroviarie, va prevista la realizzazione di opere invalicabili per impedire lo svio di veicoli, anche pesanti, sulla sede ferroviaria, di barriere frangi luce per evitare interferenze tra le luci degli autoveicoli e la segnaletica ferroviaria, nonché idonea recinzione a protezione della sede ferroviaria. Vanno, altresì, previste tutte le opere atte a garantire l'allontanamento delle acque provenienti dalla sede ferroviaria;
- nella redazione della progettazione esecutiva va tenuto conto dei pareri e delle osservazioni espressi dagli Enti interferiti nel corso della Conferenza dei Servizi tenutasi il 12 marzo 2010, per quanto attiene alla definizione progettuale esecutiva per la risoluzione delle singole interferenze rilevate;
- nella progettazione esecutiva va verificata la continuità delle strade di servizio per la manutenzione e gestione lungo l'intero percorso della SPV (con l'eventuale eccezione dei tratti in galleria, dei ponti e viadotti e di altre singolarità); tali strade potranno svolgere la funzione di collegamento locale per i fondi agricoli altrimenti interclusi, ovvero di difficile accesso;
- in corrispondenza della galleria naturale di Malo è prevista l'intercettazione di acque sorgentizie di buona qualità; per dette venute d'acqua, va previsto un sistema di convogliamento e collettamento separato da quello delle acque di piattaforma, con possibilità di reintegro nella falda a minor quota;
- i sistemi di allarme e video in corrispondenza delle gallerie naturali devono consentire il collegamento diretto con la sala operativa della Protezione Civile regionale e del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Vicenza;
- vanno adottate le disposizioni previste dalla Delibera di Giunta Regionale n. 761 del 15.03.2010 inerente l'attività di coltivazione di cave e la gestione dei rifiuti di estrazione;
- per tutti i corsi d'acqua attraversati dovranno essere ripetute le opportune simulazioni idrauliche adottando valori di scabrezza più rappresentativi della situazione reale e maggiormente cautelativi;
- nella progettazione esecutiva dovrà essere puntualmente chiarita a livello grafico l'esatta ubicazione delle spalle, delle pile, nonché le quote degli intradossi degli impalcati dei ponti rispetto ai corpi arginali di tutti i corsi d'acqua interessati; dovrà essere preservata l'integrità strutturale dei corpi arginali e dovrà in ogni caso essere garantito il passaggio dei mezzi meccanici per gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria dei corsi d'acqua; tale necessità potrà essere garantita anche tramite la realizzazione di viabilità in sottobanca arginale con un franco utile adeguato;
- negli attraversamenti dei corsi d'acqua principali si dovranno prevedere idonee protezioni di sponda da effettuarsi con massi o in artificiale almeno dieci metri a monte ed a valle dell'attraversamento;
- nella progettazione esecutiva dovranno risultare meglio dettagliati i percorsi per i mezzi di cantiere e le sistemazioni delle aree di cantiere e di deposito temporaneo; ciò anche in considerazione delle criticità evidenziate nella documentazione di progetto definitivo, con particolare riferimento all'eventuale attraversamento di centri abitati e di aree comunque sensibili;

di carattere puntuale:

- in corrispondenza dell'interconnessione della A4 in Comune di Montecchio Maggiore dovrà essere verificata la effettiva disponibilità delle aree in esproprio, tenuto conto della contestuale procedura per la realizzazione del nuovo casello autostradale lungo la A4;

- in corrispondenza dell'interconnessione con la A4 nei territori Montecchio Maggiore e Brendola, anche in considerazione delle problematiche idrauliche preesistenti, si rende necessario dare attuazione ad interventi di sistemazione idraulica con la realizzazione di un canale scolmatore denominato "Signolo - Guà Vecchia"; la progettazione esecutiva e la realizzazione dovranno essere coordinate con il competente Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta;
- in corrispondenza alla Pk 9 + 550 circa in Comune di Castelgomberto va adeguata la sezione di Via Casarette per un tratto di 300 metri dalla intersezione a raso con la SP 246; parimenti, va previsto un adeguamento di via del Progresso per una estesa di circa 250 metri, tra la SP246 e la rotatoria in Via Canova, nonché la realizzazione di un tratto di pista ciclabile in corrispondenza dell'area del nuovo casello superstradale al fine di dare continuità ai tratti preesistenti;
- in corrispondenza dell'area posta ad ovest del piazzale di svincolo di Castelgomberto - Brogliano - Cornedo, ora prevista quale area a verde e di mitigazione ambientale, nella progettazione esecutiva si terrà conto anche della previsione del collegamento verso nord della nuova SP 246, con raccordo a rotatoria sulla viabilità ordinaria; in tale ambito nella progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata la previsione di un idoneo parcheggio scambiatore nonché di un sistema di protezione ambientale verso l'abitato di Brogliano, anche con il ricorso alla realizzazione di tratti di duna inerbita;
- nella progettazione esecutiva andranno ulteriormente approfondite le analisi e le verifiche per l'abbattimento delle emissioni in atmosfera dalle gallerie naturali di Malo e Sant'Urbano;
- come riportato nella nota del Responsabile del procedimento in data 03.09.2010 richiamata in premessa, per la realizzazione delle gallerie naturali Malo e S. Urbano va previsto il ricorso allo scavo meccanizzato con tecnica TBM, come proposto dal Concessionario in sede di gara; in fase di progettazione esecutiva dovranno inoltre essere ulteriormente approfondite le indagini geologico-geotecniche, al fine di meglio definire le caratteristiche fisiche e geomeccaniche dei terreni attraversati;
- nella progettazione esecutiva va verificata l'effettiva necessità di aree in occupazione per cantiere in località Covolo in Comune di Malo;
- alle Pk 20 + 500 e 21+050 vanno previsti adeguati interventi di potenziamento della mitigazione ambientale e con barriere antirumore in corrispondenza alle abitazioni poste in vicinanza al tracciato, in Comune di Villaverla;
- in Comune di Sarcedo va garantita adeguata accessibilità alla centralina idroelettrica del Consorzio Alta Pianura Veneta;
- nella progettazione esecutiva vanno integrati gli interventi di mitigazione ambientale ad est della SPV in prossimità delle abitazioni poste tra la Pk 25 + 580 e la Pk 25 + 700;
- in Comune di Breganze dovrà essere individuato un intervento di adeguamento della viabilità locale per la ricucitura dei collegamenti est - ovest a sud della SPV, favorendo l'accessibilità al locale caseificio, direttamente con la viabilità principale;
- in sede di progettazione esecutiva il concessionario dovrà approfondire la possibilità di attraversamento in subalveo del torrente Chiavone, da verificare con la competente autorità idraulica;
- nel progetto esecutivo va verificata l'opportunità che le intersezioni a nord della SPV in Comune di Breganze con via Capitoni e via S.Gaetano siano realizzate con soluzione a rotatoria, in luogo dei previsti incroci a raso canalizzati;
- in corrispondenza all'area di cantiere prevista in progetto che interessa un'ampia superficie in Comune di Mason dovranno essere adottate particolari compensazioni ambientali da concordare con il Comune interessato;

- in Comune di Pianezze, in conseguenza della intersezione di alcune viabilità locali, nella progettazione esecutiva va previsto l'adeguamento in sede di via Gazzo fra la SP 248 e la SP "Vecchia Gasparona" a nord della superstrada ed il completamento della viabilità interna alla zona industriale a sud, opera attualmente già in parte in corso di realizzazione e di competenza del Comune;
- nella progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata una verifica funzionale per l'intersezione a raso prevista sulla SP Gasparona nel tratto compreso tra il torrente Silan e il fiume Brenta;
- nella progettazione esecutiva va verificato il dimensionamento della rotatoria lungo la SS 47 posta in corrispondenza dell'asse SPV, tenuto conto dei traffici previsti. Inoltre, a nord dello svincolo di Bassano Est e fino alla PK 42 + 300 della SS 47 va prevista l'installazione di spartitraffico centrale tra le due carreggiate;
- in corrispondenza all'attraversamento dell'area di discarica in Comune di Cassola, nella progettazione esecutiva si valuterà, anche in ragione della verifica della effettiva consistenza dei terreni nella parte più superficiale dell'area, la possibilità di abbassare, per quanto possibile, la livelletta della SPV;
- nella progettazione esecutiva dovranno essere rideterminate le portate di progetto del torrente Brentone per una nuova verifica del franco di sicurezza; dovrà altresì essere verificata con la competente autorità idraulica la possibilità di una parziale nuova inalveazione del torrente stesso, anche al fine di contenere l'altezza del rilevato superstradale in corrispondenza dell'abitato di Comunella;
- in Comune di Loria lungo la bretella a sud del casello di Mussolente / Loria – nel tratto di Via Strae e prosecuzione – va valutata la possibilità di prevedere adeguati collegamenti a raso, con svolte consentite solo a destra, alle vie Vivaldi, Rossini e Pegoraro;
- in Comune di Castello di Godego nello sviluppo della progettazione esecutiva va posta particolare attenzione alla soluzione progettuale della rotatoria di progetto, anche al fine di evitare la creazione di lotti interclusi e favorire l'accesso in sicurezza alle abitazioni limitrofe;
- nella progettazione esecutiva dovranno essere individuate adeguate soluzioni progettuali per rendere compatibile l'opera in progetto con le interferenze dovute alla preesistente condotta dell'Oleodotto Militare P.O.L. NATO nei Comuni di Riese Pio X e Montebelluna;
- nella progettazione esecutiva va verificata la necessità di prevedere un adeguamento della sezione della SP 667 nel tratto compreso fra la rotatoria di collegamento con lo svincolo di Altivole e quella di raccordo con la bretella di Vedelago / Castelfranco posta più a sud;
- in Comune di Vedelago va verificata la possibilità di adeguare la viabilità di collegamento fra la frazione di Barcon a sud della SPV ed il santuario della Madonna del Caravaggio a nord;
- per l'opera complementare denominata "Variante di Signoressa" nella progettazione esecutiva dovranno essere valutate soluzioni progettuali che ottimizzino la prevista intersezione a raso, con schema circolatorio a rotatoria, tra la variante di progetto e la SR 348, in corrispondenza dei confini tra i territori comunali di Montebelluna, Trevignano e Volpago del Montello;
- in Comune di Povegliano va verificata la possibilità di realizzare la viabilità locale di collegamento in corrispondenza dello svincolo a nord dell'asse superstradale, in adiacenza, per quanto possibile, allo stesso tracciato della SPV; va inoltre verificata la possibilità di realizzare un collegamento ciclabile in sicurezza fra l'abitato di Povegliano e i nuclei abitati posti a nord della superstrada;

inoltre, per le motivazioni già in precedenza evidenziate, si sospendono dalla approvazione del progetto definitivo le seguenti opere:

- i. le opere relative all'adeguamento della viabilità esistente e alla realizzazione della nuova viabilità ordinaria (a partire dalla Pk 0+330, ovvero dalla sezione di raccordo alla viabilità esistente) previste per il collegamento dall'uscita della galleria di servizio della galleria naturale "Malo" in Vallugana in località Covolo con la SP 46 nei Comuni di Malo e Isola Vicentina, in ragione della necessità evidenziata dalle due Amministrazioni Comunali di individuare una soluzione progettuale più rispondente alle esigenze territoriali; tale soluzione va individuata con separata procedura approvativa e dovrà comunque assolvere alla funzione di adeguato collegamento con la galleria "Malo" per motivi di sicurezza;
- ii. le aree di servizio previste nel Progetto Definitivo; tali aree dovranno essere rilocalizzate in una successiva fase procedurale, sia in relazione ad una più attenta valutazione delle esigenze funzionali, sia in ragione della reale disponibilità delle aree a seguito della procedura espropriativa;
- iii. le aree previste nel Progetto Definitivo destinate a Centri Direzionali e di Manutenzione, Centri Clienti e Caserma Polizia Stradale; tali aree dovranno essere rilocalizzate in una successiva fase procedurale, sia in relazione ad una più attenta valutazione delle esigenze funzionali, sia in ragione della reale disponibilità delle aree a seguito della procedura espropriativa;
- iv. la rotatoria fra i Comuni di Breganze e Mason sulla Vecchia Gasparona, in quanto necessita di un perfezionamento delle fasi procedurali propedeutiche alla approvazione; nella rielaborazione del progetto definitivo verrà data continuità alla pista ciclabile a nord della strada esistente;
- v. in considerazione della intervenuta stipula del Protocollo d'intesa fra Commissario Delegato, Regione del Veneto, Provincia di Vicenza e Comuni di Breganze, Marostica, Mason Vicentino e Pianezze in data 22 febbraio 2010, che prevede la realizzazione di un nuovo svincolo superstradale in località Villaraspa in Comune di Mason Vicentino, viene sospesa l'approvazione delle opere relative ai caselli superstradali di Breganze est e Marostica/Pianezze;
- vi. in considerazione della nota trasmessa dalla Provincia di Treviso n. 76462 del 14.07.2010 e sottoscritta anche dai Sindaci dei Comuni interessati di Riese Pio X e S. Zenone degli Ezzelini, viene sospesa l'approvazione delle opere relative allo svincolo posto al confine tra i due Comuni citati; si dovrà, pertanto, procedere ad una nuova progettazione preliminare secondo le indicazioni formulate dagli Enti Locali interessati, ed al suo successivo iter approvativo;
- vii. viene sospesa l'approvazione delle opere relative al casello ed allo svincolo di Bassano est, con eccezione della continuità della SS47 Valsugana, finalizzata a valutare una soluzione alternativa che comporti minore occupazione territoriale complessiva e riduca l'impatto sull'edificato preesistente, prevedendo che l'asse della superstrada prosegua in trincea profonda lungo il medesimo asse e con rami di svincoli e piazzali di esazione in parte posti a quota del piano campagna sopra il sedime della SPV stessa, raccordandosi quindi alla variante della SS47 Valsugana;
- viii. la bretella di collegamento tra la SP 667 e la SP 102 nei Comuni di Riese Pio X, Veduggio e Castelfranco Veneto viene sospesa per una ulteriore verifica circa la soluzione progettuale più idonea per il collegamento con la SP 102 stessa, da realizzare con svincolo a rotatoria ed in previsione del progettato collegamento verso sud;
- ix. viene sospesa l'approvazione del tratto di complanare nei Comuni di Bassano del Grappa e Rosà posta in parte a sud e in parte a nord della SPV, fra la Pk 44+137 e la Pk 45+518, riferite alla SPV stessa; inoltre, va verificata la soluzione di progetto con la previsione di area commerciale in Comune di Bassano in corrispondenza della rotatoria su Viale De Gasperi;

2) di approvare il Quadro Economico del Progetto definitivo che risulta il seguente:

**A. LAVORI**

- Opere civili	€ 1.471.711.365,54	
- Impianti	€ 119.948844,94	
- Impianti esazione	€ 30.146569,20	
<b>Totale Lavori</b>		<b>€ 1.621.806.779,68</b>
- Sicurezza		
<b>Oneri sicurezza sull'importo dei lavori (3,488799%)</b>		<b>€ 56.581.578,71</b>

**B. SOMME A DISPOSIZIONE**

- Indagini Geognostiche	€ 3.500.000,00	
- Bonifica Bellica	€ 2.000.000,00	
- Espropri	€ 324.611.003,00	
- Interferenze	€ 40.421.700,00	
- Progettazione 2% su importo lavori	€ 32.436.135,59	
- Spese tecniche generali (D.L.) 3% su lavori	€ 48.654.203,39	
<b>Totale somme a disposizione</b>		<b>€ 451.623.041,98</b>

**TOTALE COMPLESSIVO € 2.130.011.400,38**

dando atto che in esso risultano ricomprese anche le opere "sospese" sopraelencate;

3) di dichiarare l'Opera in oggetto di pubblica utilità, urgente ed indifferibile, ai sensi del comma 2 dell'art. 2 dell'Ordinanza n.3802/2009, dando atto altresì che la presente approvazione costituisce, ai sensi del medesimo comma, variante agli strumenti urbanistici comunali vigenti a far data dalla pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto;

4) di dare atto che, ai sensi di quanto previsto dall'art. 8, comma 2, secondo capoverso, della Convenzione di concessione in data 21.10.2009, la revisione del Piano Economico Finanziario potrà avvenire contestualmente al completamento della progettazione esecutiva conseguente all'approvazione del progetto definitivo in oggetto, considerato che con tale livello di progettazione i costi verranno definiti in modo puntuale;

5) di inviare alla Regione Veneto il presente decreto per quanto di competenza, ai sensi dell'art. 6 del Protocollo d'Intesa tra Regione Veneto e Commissario Delegato sottoscritto in data 09.11.2009;

6) di notificare il presente decreto al Concessionario A.T.I. Consorzio Stabile SIS Società Consortile per Azioni -Itinere Infraestructuras S.A.;

7) di pubblicare il presente decreto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e sul B.U.R. della Regione del Veneto.

Venezia Mestre, 20 Settembre 2010

Il Commissario Delegato

*Ing. Silvano Vèrnizzi*



Via C. Baseggio, 5 - 30174 MESTRE VENEZIA

Tel. 041 2907775 - 041 2907723 - Fax 041 2907852-041 2907774