

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.20 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(barrare la casella di interesse)*

Il Sottoscritto Gianni Zuin. nato a Monselice (PD) il \_\_\_\_\_ e residente a Due Carrare (PD),

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

L'Amministrazione/Ente/Società/L'Associazione \_\_\_\_\_

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs. 152/2006, le **seguenti osservazioni** al *(Barrare la casella di interesse)*

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

Autostrada A13 Bologna-Padova - Ampliamento alla terza corsia nel tratto Monselice-Padova Sud

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio



- Monitoraggio ambientale  
 Altro (*specificare*) \_\_\_\_\_

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Io sottoscritto Gianni Zuin, nato a Monselice (PD) i

l' \_\_\_\_\_, in relazione alla procedura di Valutazione Impatto Ambientale nazionale "Autostrada A13 Bologna-Padova - Ampliamento alla terza corsia nel tratto Monselice-Padova Sud" avviata in data 19/12/2016, e pubblicato nel sito del Ministero dell'Ambiente <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1640/2814?Testo=&RaggruppamentoID=141#form-cercaDocumentazione>, osservo quanto segue:

- 1) In merito alla raccolta delle acque di dilavamento del manto stradale, il progetto prevede che queste verranno raccolte in scoline laterali con drenaggio di tipo aperto per tutte le aree considerate non sensibili (ossia quelle esterne ai corsi d'acqua principali: canale Vigenzone e fossa Paltana); sono inoltre previsti interventi in queste aree non sensibili solo in caso di incidenti a rischio rilevante.

Data la vocazione prettamente agricola dei terreni interessati e contermini il rilevato autostradale (il 90% delle aree interessate dalla realizzazione della terza corsia), e dell'attuale stato dei luoghi (terreni e falde) influenzato dalla presenza oramai più che quarantennale della infrastruttura viaria, evidenzio che non è stata effettuata alcuna modellazione della distribuzione degli inquinanti a seguito del dilavamento della superficie autostradale una volta collettati nella scolina, tenendo anche presente:

- a) La direzione della falda freatica;
- b) La composizione dello strato superficiale, in parte argilloso (il che consente una elevata percorribilità degli inquinanti lungo la superficie del terreno) e in parte con lenti di sabbia, che favoriscono l'assorbimento delle acque di colò nella falda freatica.

Auspucando la maggior presenza possibile di barriere fonoassorbenti per contenere il disagio acustico creato dalla infrastruttura e attualmente presenti in un ridottissimo tratto in prossimità di abitazioni vicinissime all'autostrada, questo fenomeno sarà maggiore, con acque di colò con maggior carico inquinante, in quanto è ipotizzabile che i gas di scarico si concentreranno maggiormente all'interno della viabilità e si "muoveranno" meno verso l'esterno a causa dell'effetto di chiusura delle barriere acustiche.

A mitigazione del nuovo stato dei luoghi e a compensazione dello stato attuale, chiedo che venga valutata la proposta di rendere impermeabile l'intero percorso delle scoline di progetto, con la presenza periodica di pozzetti di raccolta. In tal modo si andrebbe a mantenere l'attuale stato dei terreni confinanti, senza peggiorarne la qualità.

In merito ai pozzetti di raccolta, il progetto non esplicita tempi e modi con i quali il gestore provvederà alla pulizia della vasca dissabbiatrice e del disoleatore che raccoglie le acque. Essendo proposto inoltre un trattamento esclusivamente di tipo meccanico, non si è trovata evidenza dell'efficacia dello stesso. Si può ipotizzare quindi un conseguente sversamento nei corsi d'acqua ricettori di acque di prima pioggia con elevato carico inquinante. Per questo motivo è da valutare anche un trattamento di tipo chimico o in alternativa il convogliamento delle stesso in idonei depuratori.

- 2) Dal punto di vista paesaggistico e vista l'importanza dell'opera, ritengo fondamentale mitigare l'impatto visivo della barriera antirumore e valutare la possibilità di inserire una fascia di alberi e arbusti subito dopo la scolina con il duplice scopo di mascherare le barriere antirumore, e di

costituire una prima fascia tampone per gli inquinanti, sia derivanti dalla colatura che quelli aerei. Questa azione mitigativa, se applicata con l'impermeabilizzazione delle scoline, costituirebbe anche una azione compensativa in quanto andrebbe a migliorare lo stato attuale dei terreni contermini e infine, questa fascia potrebbe rappresentare anche un corridoio ecologico.

Al fine di limitare i costi di manutenzione, è da valutare la possibilità di lasciare in gestione la fascia tampone ai diversi proprietari dei terreni (per questi costituirebbe una fonte di legname).

- 3) In merito all'analisi della componente atmosferica, lo studio evidenzia che con la realizzazione della terza corsia vi sarebbe una riduzione della concentrazione degli inquinanti. Lo studio parte da queste ipotesi:
- a. Incremento del traffico veicolare;
  - b. Minimizzazione delle colonne (maggior flusso del traffico) grazie alla realizzazione della terza corsia;
  - c. Miglioramento delle caratteristiche emissive del parco veicoli transigente.

Tuttavia, data l'attuale età media del parco veicolo circolante e l'attuale mancanza di un piano incentivante per il riammodernamento dello stesso (e che con l'attuale condizione economica non si ha nemmeno una indicazione per un futuro incentivo), la percentuale di mezzi pesanti transigenti ed in particolare di provenienza estera (per i quali ammetto di non conoscere le indagini delle rispettive motorizzazioni in merito a revisione, prova fumi etc...), ritengo opportuno che sia effettuata una valutazione della futura qualità dell'aria in base alle seguenti ipotesi:

- a. utilizzare l'incremento previsto del traffico veicolare, mantenendo però l'attuale livello inquinante medio del parco veicolare;
- b. applicare l'analisi su diversi punti fissi rilevanti, p.e. alcune abitazioni, non solo lungo l'asse autostradale.

- 4) In merito al monitoraggio previsto si chiede:

- a. Un monitoraggio in continuo della qualità dell'aria anche successivo all'anno di fine dei lavori, per tutta la vita utile dell'opera, su diversi punti del territorio comunale, per mezzo di centraline fisse i cui dati rilevati siano disponibili online sul sito dell'amministrazione comunale;
- b. Un monitoraggio periodico annuale o semestrale per gli anni successivi alla realizzazione dell'opera, e per tutta la sua vita utile, delle caratteristiche della qualità dei terreni superficiali e delle acque di falda. Questo ultimo monitoraggio potrebbe essere utile per evidenziare l'effettiva bontà delle soluzioni mitigative e compensative proposte che consentirebbero un miglioramento dell'attuale stato dei luoghi, stato attuale dovuto alla presenza della infrastruttura autostradale che non presenta alcun elemento di contenimento degli inquinanti percolati dal piano viario né quelli volatili depositati nel terreno. Anche in tal caso i dati rilevati siano resi disponibili sul sito dell'amministrazione comunale.

- 5) Nel progetto (probabilmente anche a causa della mole documentale) non ho trovato riscontro delle valutazioni sulle vibrazioni sugli edifici causati durante la realizzazione delle opere, in particolare





per le opere di fondazione, chiedo quindi se la stessa è stata adeguatamente indagata e se sì, chiedo gentilmente di indicarmi in quale elaborato progettuale.

- 6) Analogamente non ho trovato evidenza della viabilità di cantiere né dell'impatto della stessa sulla viabilità comunale né sulla popolazione (rumore, polveri, disagi), in particolare legata all'approvvigionamento del terreno di riporto per la realizzazione del rilevato.
- 7) Evidenzio che in prossimità dell'attraversamento autostradale del canale Vigenzone, durante l'evento di piena del 4 febbraio 2014, si è aperto un fontanazzo sull'argine in sinistra idraulica (lato Due Carrare), con conseguente pericolo sia per la stabilità dell'argine che dell'opera d'arte di attraversamento autostradale. Mi è stato riferito che sono stati eseguiti degli interventi di consolidamento dell'argine di cui però non ho i dettagli. Poiché non ho trovato nel progetto alcun riferimento alle caratteristiche attuali degli argini, né degli eventi di piena trascorsi, ritengo opportuno per questo motivo, in prossimità dell'opera d'arte di attraversamento autostradale del Vigenzone, valutare la realizzazione sia in destra che in sinistra idraulica di un idoneo diaframma di adeguata estensione longitudinale (pali o palancole) che incrementi il percorso di filtrazione durante gli eventi di piena più importanti, aumentando così la stabilità dei rilevati arginali. Sottolineo infatti che l'area, ai sensi della carta dei dissesti idrogeologici dell'Italia, redatta da ISPRA, è classificata come "Pericolosità idraulica elevata P3".
- 8) Colgo infine l'occasione per proporre, con il rifacimento dei cavalcavia autostradali, che gli stessi inglobino al loro interno anche la pista ciclabile, in modo da rendere molto più sicura la mobilità lenta, molto presente nel territorio comunale.

Vi ringrazio anticipatamente per l'attenzione e in attesa di un vostro gentile riscontro in merito, porgo  
Cordiali Saluti

#### ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 – Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione e documento di riconoscimento

Allegato XX - \_\_\_\_\_ *(inserire numero e titolo dell'allegato)*

Luogo e data Due Carrare, 13/02/2017

*(inserire luogo e data)*

Il dichiarante

*(firma)*