

Da: eriprando.bezze@archiworldpec.it
Inviato: lunedì 13 febbraio 2017 17:20
Oggetto: osservazioni ai sensi del D.Lgs. 152/2006 in merito all'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A-13 Bologna Padova per il tratto Monselice-Padova Sud
Allegati: Modulo presentazione osservazioni.pdf; OSSERVAZIONI AUTOSTRADA TRATTO MONSELICE-PADOVA.pdf

Spettabili:

1. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale,
Via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma

2. Antonio Venditti, responsabile de procedimento
dva-2@minambiente.it

Con la presente si ritrasmette copia certificata delle osservazioni ai sensi del D.Lgs. 152/2006 in merito all'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A-13 Bologna Padova per il tratto Monselice-Padova Sud, comprensiva del modulo di trasmissione.

Il sottoscritto, Eriprando Bezze, domiciliato presso il mio studio sito in Albignasego (PD) in via Santa Lucia 28 - 35020 ad Albignasego, C.F. BZZ RRN 77E14 L157G
presenta in allegato la relazione tecnica descrittiva con le osservazioni ai sensi del D.Lgs 152/2006.

In attesa di ulteriori riscontri, porgo i migliori saluti dallo studio.

Eriprando Bezze Architetto
via Santa Lucia, 28
35020 Albignasego - PD
3492602621



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/La Sottoscritto/a ERIPRANDO BELLE

(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 DEL TRATTO MONSELICE-PADOVA SUD"
OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO - TRATTA OSSERVATA COMPRESA
TRA KM 94+0 e 95+0

(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

VEDASI RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA IN ALLEGATO
DENOMINATA: " OSSERVAZIONI AUTOSTRADA TREVISO MONFELICE - PADOVA

ELENCO ALLEGATI

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

Allegato XX - OSSERVAZIONI AUTOSTRADA TREVISO MONFELICE - PADOVA (inserire numero e titolo dell'allegato)

Luogo e data 13 Febbraio 2017
(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante
Ezio Dore
(Firma)

Eriprando Bezze Architetto
Studio di progettazione tecnica

Comune di Due Carrare

V

Provincia di Padova

Spett.le Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma

Spett.le COMMISSIONE V.I.A.

Spett.le Provincia di Padova

Spett.li Sig. Sindaco di Monselice,

Sig. Sindaco di Pernumia,

Sig. Sindaco di Due Carrare,

Sig. Sindaco di Maserà di Padova

Sig. Sindaco di Albignasego

Spett.le Società Autostrade per l'Italia S.p.a.

Due Carrare, 13 Febbraio 2017

**Oggetto: Osservazioni al Progetto Definitivo relativo all'ampliamento alla terza corsia del tratto
autostradale Monselice-Padova Sud**

Ambito del procedimento: Valutazione Impatto Ambientale

Relazione tecnico descrittiva

Premessa

La presente relazione si inserisce nell'ambito del procedimento di V.I.A. relativa all'ampliamento del tratto autostradale Monselice-Padova Sud.

Le intenzioni del relatore si sviluppano con l'ottica di instaurare un dialogo di tipo costruttivo con l'obiettivo di migliorare il più possibile la soluzione progettuale presentata. A tal proposito si andranno ad evidenziare alcune problematiche e/o carenze di natura tecnica presenti in seno al progetto presentato,

Via Santa Lucia, 28 – 35020 Albignasego – PD
049.261.31.46 – 349.260.26.21 – eriprando.bezze@archiworldpec.it

relativamente alla Valutazione di Impatto Ambientale.

Tali carenze nascono in primis dal modus operandi scelto per la realizzazione del progetto, che si avvale essenzialmente di modelli previsionali che limitano le considerazioni al solo ampliamento del tratto autostradale e alle interferenze che esso crea con le aree confinanti, senza tener in debita considerazione il modello di sviluppo cui il territorio ha fatto riferimento fin'ora e sul quale si inserisce l'opera stradale. Non è' opinione esclusiva dello scrivente il fatto che una Valutazione di Impatto Ambientale debba in primis, valutare quali siano le interferenze che si instaurerebbero tra la realizzazione del Progetto Definitivo depositato e il territorio circostante. Dato che l'attività antropica è quella maggiormente interessata (e a causa della quale la società Autostrade riprende in mano i progetti del 2008), le valutazioni di progetto dovrebbero maggiormente interessarsi alle relazioni e alle interferenze con l'attività antropica che si andranno a creare in seguito alla realizzazione dell'opera.

Considerare il progetto di sviluppo autostradale congiuntamente al progetto di sviluppo dei territori migliorerebbe sensibilmente, non solo l'approccio al metodo progettuale ma anche il metodo di relazione con i cittadini coinvolti nel progetto. Allo stato attuale, il progetto cataloga meramente svariati piani di sviluppo tra cui quelli comunali, intercomunali, provinciali e regionali. L'analisi di questi elaborati non è sufficiente a rendere accettabile un progetto definitivo che interessa aree abitate da più di sessantamila abitanti. I piani di sviluppo del territorio non si aggiornano alla stessa velocità con cui si sviluppa effettivamente il territorio stesso. Il più delle volte risultano obsoleti e necessitanti di aggiornamenti continui.

Premetto che in prima analisi parrebbe che il progetto presentato lo scorso 13.12.16 ricalchi grossolanamente il precedente progetto di ampliamento, abbandonato nel 2008.

Durante il dibattito avvenuto c/o la sala consiliare del Comune di Due Carrare in data giovedì 09.02.17 alle ore 21 (a meno di quattro giorni dalla data ultima per la presentazione delle osservazioni e con sabato e domenica nel mezzo...n.d.r.), per stessa ammissione degli intervenuti in rappresentanza della società Autostrade per l'Italia S.p.A., l'abbandono del progetto è stato causato dalla crisi economica, ovvero dalla sensibile riduzione del volume di traffico a tal punto da non giustificare più le spese necessarie alla realizzazione dell'opera. Senza gli utenti necessari a sostenere i ricavi una società S.p.A non si muove. In parole povere, i proventi derivanti dalle utenze previste per quel progetto non erano più poi così interessanti. E' la logica dello sviluppo produttivo.

L'errore che si evidenzia consiste nel ripercorre scelte tecniche già affrontate nel 2008 e riproposte nel 2017 in virtù di un aumento del traffico, ipotizzato sino al 2040, limitando al raffronto cartografico in sede di progettazione le considerazioni in merito allo sviluppo che ha avuto il territorio nel mentre.

Vogliamo ricondurre la causa di tale omissione alla diversa velocità nei tempi con cui si esprime il complesso sistema di leggi e norme urbanistiche che ci governano rapportati ai tempi esecutivi degli interessi dei privati cittadini, dell'imprenditoria e delle attività produttive in genere.

Eriprando Bezze Architetto
Studio di progettazione tecnica

Per questo motivo, nelle planimetrie dei piani di sviluppo che sono state prese in considerazione NON sono presenti tutte le nuove abitazioni, le nuove colture agricole, le nuove attività produttive che già interessano il territorio in oggetto, e che meritano considerazione quant'anche non siano ancora completate, attive o anche siano solo alla loro fase embrionale. Esistono realtà, che nel rispetto delle norme di legge vigenti, hanno pianificato (e speso soldi per oneri, atti, bolli e tasse varie, al fine di ottenere i vari titoli e/o permessi) il proprio sviluppo in una certa direzione e che non sono minimamente prese in considerazione dal progetto. Il problema di fondo è che, in questo sistema, si riconduce di fatto al cittadino privato l'onere di rendere evidente alla società proponente il come e il dove eventualmente essa sbaglia. Se aggiungiamo il fatto che l'intervento interagisce con un territorio e una realtà antropica prettamente agricola, pare improbabile che i cittadini direttamente interessati riescano a rendersi conto se il proprio caso specifico sia stato preso in considerazione o meno.

Cercheremo di evidenziare le lacune al progetto definitivo presentato, al fine di persuadere la società Autostrade per l'Italia S.p.A. ad avere maggior attenzione e a mettere in campo una maggior sinergia con i comuni interessati, così da ridurre al minimo possibile il disagio per il territorio e il contesto interessato. E, attenzione, non si parla di inserire qualche chilometro di barriera antifonica in più per dare il contentino ai cittadini.

L'assenza del coordinamento dello sviluppo della pianificazione demografica con lo sviluppo del progetto definitivo dell'ampliamento autostradale è una mancanza che risale fin dal 1968, ovvero dall'anno in cui iniziarono i lavori per la realizzazione del tratto autostradale. Di fatto, l'autostrada taglia il territorio in due parti. Di fatto, i nuclei residenziali tipici della regione veneto e identificati come città diffusa vengono separati e isolati gli uni dagli altri. Di fatto questi nuclei residenziali non godono di viabilità importanti alternative. La viabilità della città diffusa, infatti, è caratterizzata da vie di circolazione che sfruttano la morfologia del territorio, a volte seguendo il decorso dei canali commerciali storici (consideriamo strada Battaglia o via Adriatica a Sud di Padova, oppure la strada delle Centurie o del Santo a Nord di Padova ad esempio, n.d.r.) altre volte si insinua rispecchiando antichi insediamenti o suddivisioni terriere di varie epoche (le così dette Centurie di epoca romana a cavallo tra Padova, Venezia e Treviso). Questa assenza o inadeguatezza (inadeguatezza perché il numero di abitanti serviti è sproporzionato rispetto alle viabilità esistenti) si tramuta nella fortuna della società Autostrada per l'Italia S.p.a. e nella sfortuna del territorio su cui si inserisce l'autostrada poiché, di fatto, viene tagliato in due.

Le osservazioni che svilupperemo nei capitoli successivi, mirano a rendere meno impattante questa divisione e contribuiscono a dare una visione d'insieme del territorio che non sia il risultato della contrapposizione tra ambiente circostante e autostrada ma sia l'epilogo di una progettazione che tenga conto di uno sviluppo congiunto.

Di nuovo mi riferisco all'assemblea del 9 febbraio dove gli ingegneri intervenuti, a precise accuse da parte dei cittadini, più volte si sono trincerati dietro la scusante che il progetto rispetta le normative.

Motivo per il quale per presentare un progetto definitivo di utilità pubblica non risulta necessario studiare il territorio, analizzandolo nella sua interezza, vivendolo e capendolo.

Il fatto che la città diffusa basi i propri piani di sviluppo su modelli che considerano basilari i tratti morfologici del territorio (idrologia, geologia, orografia, storia locale, viabilità naturali), dovrebbe mettere in allarme i progettisti dell'opera oggetto di discussione solo per il fatto che l'Autostrada taglia un ambiente in due tronconi, più o meno grandi, che necessariamente hanno bisogno l'uno dell'altro.

Ebbene, il progetto della società Autostrade per l'Italia S.p.a. non tiene debitamente in considerazione, non tanto della storia locale (dal momento che trattasi di una S.p.A. pare evidente che non debbano preoccuparsi di conoscere chi siano i cittadini, i comuni e le attività produttive locali) quanto della fisicità del territorio sviluppatosi nel frattempo durante il periodo a cavallo tra il 2008, epoca di abbandono dei progetti per la terza corsia, e il 2017, epoca in cui ritorna attuale il progetto definitivo.

Ciò che differenzia il nuovo progetto è una nuova ondata di dati volta a soddisfare i requisiti normativi, ma non sufficienti a giustificare le carenze del progetto. Le proiezioni e i modelli di sviluppo relativi all'ampliamento autostradale sono carenti di tutte quelle relazioni che si verranno a creare con le previsioni di sviluppo in ambito demografico e antropico. Ai modelli proposti sono stati inseriti dati relativi a quanto esistente, senza considerare i modelli di sviluppo del territorio stesso. Esempio la problematica attraverso un paio di domande: se le previsioni di aumento del traffico sono così consistenti, tali da poter riproporre il progetto per l'ampliamento alla terza corsia del tratto Monselice-Padova Sud, perché nei pressi dei caselli afferenti questo tratto non è previsto l'adeguamento dei parcheggi? Se i modelli proposti nonostante la previsione di un sensibile aumento del traffico prevedono una riduzione dell'inquinamento per via della maggiore diffusione di auto elettriche perché non vengono previste colonnine per la ricarica di tali auto nei pressi delle stazioni di servizio o dei parcheggi dei caselli afferenti alla tratta in ampliamento?

OSSEVAZIONI IN RELAZIONE ALLO SVILUPPO ANTROPICO DEL TERRITORIO

CAPITOLO 1

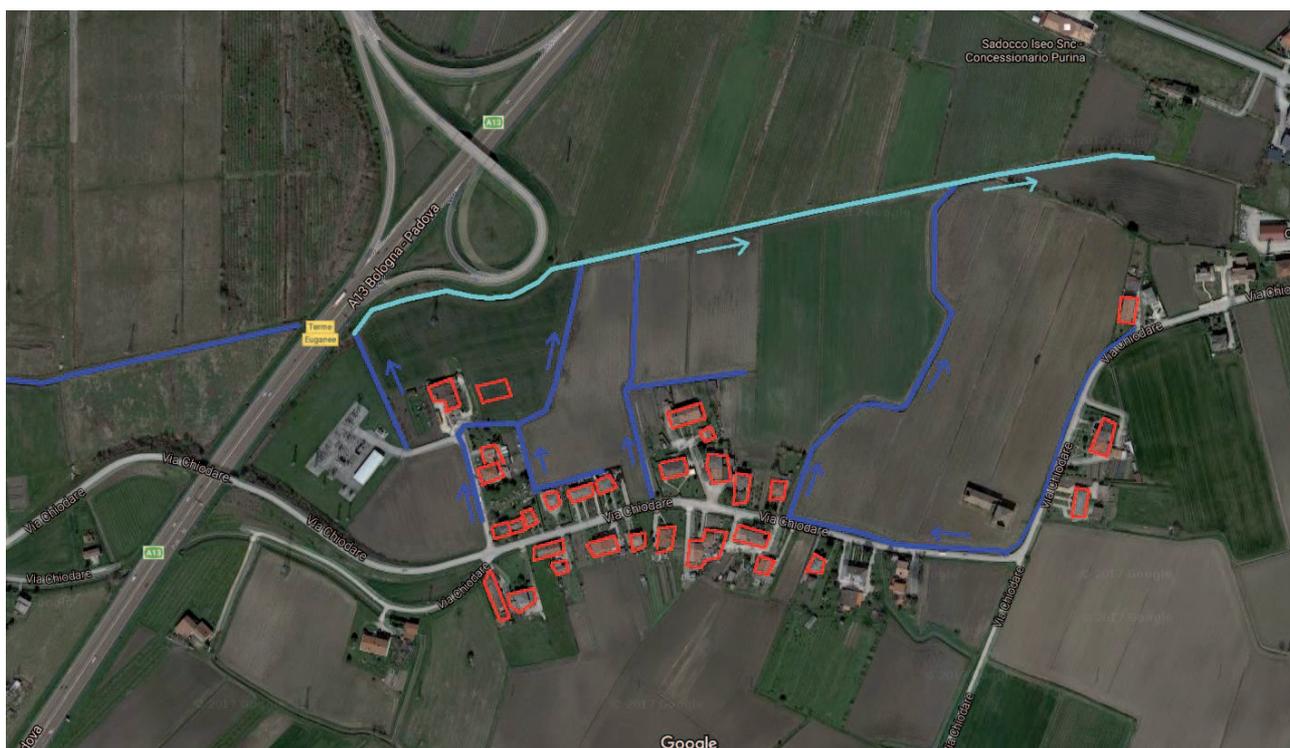
IDROLOGIA LOCALE

TRATTO DI AMPLIAMENTO COMPRESO TRA KM94+5 E KM 95+0

Come anticipato in premessa, l'insediamento di un'opera di pubblico interesse di così grande impatto causa una serie di conseguenze al territorio tali per cui le analisi progettuali non possono limitarsi alle sole

Eriprando Bezze Architetto
Studio di progettazione tecnica

aree limitrofe all'opera da realizzare. Prendiamo in considerazione l'area urbana insediata lungo via Chiodare a Due Carrare, ad esempio. Trattasi di una porzione di territorio caratterizzato da numerosi nuclei residenziali d'espansione e residenze in ambito agricolo. Tutte le utenze che afferiscono a via Chiodare dipendono al 100 % dall'efficienza degli scoli consortili, dei canali agricoli e dai fossi privati che si sviluppano attorno all'area. Le utenze esclusivamente residenziali e agricole di via Chiodare non godono di allacciamento alla pubblica fognatura. I reflui domestici vengono convogliati sulle canalizzazioni attigue e vengono fatte confluire agli scoli consortili. Le nuove abitazioni godono di strumenti di depurazione delle acque domestiche di tipo privato, realizzate prima che le stesse siano immesse nei canali superficiali. Le abitazioni sorte precedentemente alla normativizzazione degli scarichi domestici godono invece di uscite di scarico verso i canali anticipate da fosse Imhoff o pozzi neri oppure di sistemi di sub-irrigazione. Le acque reflue presenti nelle canalizzazioni della via Chiodare, strada che si posiziona a Sud-Est rispetto al tracciato autostradale in corrispondenza del tratto compreso tra il Km 94+5 e il Km 95+4, ovvero al lato opposto rispetto allo svincolo di Terme Euganee, hanno andamento da ovest a est e da sud verso nord. Ovvero si distribuiscono fluendo dalla via Chiodare in direzione dell'autostrada.



Schema di deflusso dei reflui domestici e delle utenze interessate: in celeste si rappresenta il canale consortile, in bluette si rappresentano i canali a servizio delle utenze domestiche atti ad accoglierne i reflui, in rosso sono rappresentate le utenze servite

Il canale consortile al quale fanno riferimento scorre parallelamente al sedime autostradale tra il Km

94+6 e il Km 95+0, ovvero segue grossolanamente l'andamento delle rampe di svincolo del casello. Si evidenzia una scarsa considerazione per quelle che sono le attività antropiche del territorio in corrispondenza di questo tratto a fronte del fatto che non esistono relazioni di progetto che tengano conto di quelle che sono le norme consortili per la distribuzione dell'acqua, la manutenzione dei canali e le utenze servite. Il piano idrologico analizzato scaturisce in un progetto che evidenzia come vengano migliorate le situazioni attuali semplicemente ampliando le sezioni dei canali e dei fossi interessati, senza considerare il volume d'acqua effettivamente scambiato. Ovvero, l'ampliamento delle sezioni dei canali può costituire un pericolo per le utenze limitrofe poiché a parità di quantità d'acqua trasportata un sedime più ampio causa un abbassamento del livello dell'acqua nei canali che causa l'inefficienza negli impianti di scarico di molte utenze. Molte immissioni di scarico, attualmente immerse sotto il livello dell'acqua, si troverebbero così a cielo aperto causando una situazione di inefficienza di molti impianti e una situazione igienico-sanitaria precaria. Il progetto definitivo non cita alcuna relazione connessa ai piani di sviluppo e distribuzione dell'acqua e di manutenzione dei canali da parte dei Consorzi di bonifica interessati (nel caso di Via Chiodare il consorzio che cura, gestisce, opera e distribuisce l'acqua nei canali è il Consorzio di Bonifica Bacchiglione). Non essendoci relazioni tra l'Ente che gestisce i volumi d'acqua (Consorzi) e il progetto proposto, chiaramente non ci sono garanzie per un intero quartiere che l'ampliamento dei fossati proposto sia una soluzione soddisfacente e sufficiente per garantire la salubrità, la fruibilità e l'agibilità delle utenze del quartiere.

Non sono in grado di stabilire se l'assenza di una rete fognaria pubblica di tipo sub-viaria sia stata una conseguenza della realizzazione del tracciato autostradale già nel 1968. Le norme e i servizi dell'epoca non erano sicuramente adeguati a sostenere lo sviluppo che ha avuto la zona in questo ambito. Come sostenuto in premessa, il tracciato autostradale costituisce un elemento molto impattante al punto da dividere il territorio in due tronconi distinti causando crescite e sviluppi differenti, alterando in modo ineludibile l'ambiente, inteso come organismo unico comprensivo di realtà faunistica, floristica e antropica inseriti in un determinato territorio che gode di una determinata situazione climatica.

L'osservazione porta a chiedere alla Commissione V.I.A. di inserire in ambito di progetto lo sviluppo della rete fognaria della via Chiodare, dato che il progetto definitivo per l'ampliamento dello svincolo di Terme Euganee incide in modo drastico sull'unico Canale Consortile cui afferiscono le utenze residenziali di tutta la via. Infatti, il progetto definitivo presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.a. prevede l'ampliamento asimmetrico del sedime autostradale proprio in prossimità del casello, ovvero sul versante che interessa tutta via Chiodare. L'ampliamento avviene per più di 10 metri sul rettilineo, mentre supera i 30 metri (!) in corrispondenza delle rampe di uscita al casello procedendo da Bologna verso Padova e di immissione in autostrada entrando dal casello di Terme Euganee e procedendo in direzione Padova. Lo sviluppo e il benessere del territorio per il tratto considerato dipende al 100% dall'efficienza del sistema idrologico superficiale. Scindere le relazioni interconnesse tra il progetto definitivo di ampliamento

dell'autostrada e le utenze afferenti agli scoli attraverso la realizzazione di un impianto di fognatura subviaria garantisce in primis ai cittadini e alle realtà produttive la continuità e l'efficienza delle utenze interessate, in secondo luogo garantisce alla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. la non attribuzione di eventuali responsabilità sul peggioramento delle condizioni igienico sanitarie dei cittadini.

CAPITOLO 2 **OROGRAFIA LOCALE**

TRATTO DI AMPLIAMENTO COMPRESO TRA KM 94+0 E KM 95+0

L'andamento orografico nel tratto considerato, sia sul versante nord che sul versante sud rispetto al sedime autostradale, è costituito da un'area depressa. Sono noti i casi di cronaca durante i periodi di alluvione che interessano il quartiere Chiodare (attenzione, da non confondere con via Chiodare citata nel capitolo precedente), quartiere limitrofo al comune di Battaglia Terme. L'ampliamento dei fossati a ridosso del sedime autostradale previsto nel progetto definitivo costituirebbero un'opera di miglioria della situazione esistente grazie ad una maggior capacità recettiva dei canali. Tuttavia, non trovo correlazione tra le necessità intrinseche dell'Ente Autostrade per l'Italia e le necessità del territorio interessato. I progetti di ampliamento delle sezioni dei fossi sembrano sopperire alle sole mutate necessità del tratto di autostrada ampliato, in modo che possa far defluire una maggior quantità d'acqua raccolta dal manto stradale stesso, piuttosto che considerare le influenze che intercorrono tra il progetto di ampliamento e il territorio stesso.

La sezione stradale ampliata, nel solo tratto compreso tra il Km 94+0 e il Km 95+0, costituisce un aumento della superficie NON drenante superiore a 10.000,00 mq di asfalto. Le relazioni di progetto e i dettagli dei sistemi di raccolta e di canalizzazione dell'acqua risultano in prima istanza efficienti se relazionati ai territori confinanti. Anche in questo caso le relazioni tra il progetto definitivo e il territorio non dovrebbe limitarsi alle sole aree confinanti.

All'altezza del Km 94+0, a circa 200 metri rispetto al versante nord, si sviluppa il quartiere Chiodare (comune di Due Carrare). Questo quartiere, intercluso tra il sedime autostradale e il Canale Vigenzone, vive una situazione di continua precarietà dal momento in cui stanza in un'area orograficamente depressa. Un ulteriore aggravio della situazione costituirebbe un serio pericolo per la situazione deficitaria in cui versa il quartiere. Si aggiunga che il quartiere Chiodare è intercluso tra la statale Adriatica SS 16 (Strada Battaglia), il tratto di Autostrada, poste entrambe in posizione nettamente sopraelevata rispetto al quartiere e il canale Vigenzone. Le due viabilità carraie costituiscono così una barriera ostativa al deflusso delle acque meteoriche in caso di fuoriuscita delle acque meteoriche dai canali.

Una situazione analoga la osserviamo sul versante sud del sedime autostradale in corrispondenza del tratto tra i Km 94+4 e 95+0.

Si osserva, quindi, la necessità di uno studio che ponga in luce le relazioni connesse tra i canali di percorrenza dell'acqua piovana, i piani idrogeologici locali e quelli Consortili al fine di rendere edotta la popolazione della reale situazione in cui versa, ovvero se e come il progetto definitivo sia sufficientemente esaustivo a coprire il fabbisogno di idrovie di deflusso per le aree interessate.

CAPITOLO 3 **URBANISTICA**

TRATTO DI AMPLIAMENTO COMPRESO TRA KM 94+5 E KM 95+0

I paragrafi di premessa sottolineano come lo sviluppo antropico del territorio avvenga ad una velocità decisamente superiore rispetto alla capacità degli enti di aggiornare la cartografia e i piani di sviluppo del territorio. Avviene così che aree urbanizzate, nuovi lotti e nuovi fabbricati non vengano considerati nel progetto definitivo di ampliamento alla terza corsia del tratto Monselice-Padova Sud.

Gli studi prodotti non tengono in considerazione nella maniera più assoluta di edifici che sono sorti nel rispetto delle norme e che ora rientrano tra i casi maggiormente sfavoriti. Riferendomi al piano del rumore del progetto, in prossimità dei recettori 3070 e 3072 della tavola 5/8 di CENSIMENTO RICETTORI E ZONIZZAZIONI ACUSTICHE COMUNALI, è in fase di ultimazione un fabbricato residenziale di tipo bifamiliare che gode di una distanza dal sedime autostradale di oltre 70 metri. Questo fabbricato è stato escluso da ogni simulazione. Le simulazioni acustiche e i rilievi attraverso l'ausilio di recettori sonori sono datati 2016. I lavori per la realizzazione del fabbricato risalgono a Marzo 2016. I permessi per la realizzazione dello stesso sono riconducibili al 30 maggio 2013. Come indicato dal foto inserimento, il fabbricato sorge a oltre 70 metri dal terrapieno dello svincolo autostradale sul versante sud dello stesso. Ogni simulazione, rilievo, analisi e modello previsionale in merito alla tratta di progetto esclude categoricamente questo fabbricato.

Nello specifico lo svincolo viene allargato di 30 metri, circa in direzione sud. Accorciando la distanza tra il fabbricato e il sedime autostradale a meno di 40 metri.



Foto inserimento : in rosso è indicata la sagoma del fabbricato realizzato; in arancione il lotto edificabile non ancora edificato

Si osserva l'inefficienza del progetto presentato perché carente di tutti i dati di analisi necessari alla tutela e alla salvaguardia del fabbricato realizzato e delle relative famiglie. Si chiede lo studio approfondito del caso specifico in materia di inquinamento luminoso, acustico, in materia di idrologia conformemente al sistema di scarico dei reflui del fabbricato realizzato, in materia di mitigazione dell'impatto acustico e visivo e della mitigazione dell'opera con filari arborei adeguati. Si segnala la possibilità di apportare leggere modifiche al progetto definitivo relativamente al terrapieno sostenente la rampa di uscita dall'autostrada al casello di Terme Euganee per chi proviene da Bologna, in considerazione anche di una tutela per la sicurezza degli operatori dell'Enel, del Consorzio di bonifica Bacchiglione e per la tutela di un diritto e di una concessione ad edificare di un privato.

La soluzione presentata da Autostrade per l'Italia S.p.a. è certamente quella meno onerosa dal momento in cui non coinvolge la rampa di uscita verso il casello di Terme Euganee per chi proviene da Padova e si limita al rifacimento della rampa di uscita per chi viene da Bologna e al relativo ponte. Tuttavia i limiti di

questa scelta si rendono evidenti osservando il progetto in relazione alle servitù attive e passive a favore di vari Enti che esercitano la manutenzione e assicurano il funzionamento e la fruibilità dei servizi di pubblica utilità. La rampa di uscita al casello di Terme Euganee, per chi proviene da Bologna, viene realizzata in modo tale che il sedime ultimo di progetto si sovrapponga (in alcune tavole di progetto) o sia tangente al basamento di sostegno di un traliccio dell'Enel per l'alta tensione. Il progetto definitivo, prevede infatti di sfruttare tutta l'area esistente tra il sedime dell'attuale tracciato e il traliccio stesso. Il traliccio, realizzato con trave reticolare verticale, a torre, posa su un basamento in cemento di sezione quadrata. Il progetto prevede la realizzazione del nuovo scolo consortile, allargato, esattamente a ridosso del traliccio, scoprendone parte delle fondamenta e alterandone la staticità. Il traliccio è stato realizzato con progetto di 25 anni fa, ovvero del 1992. Le fondazioni del traliccio sono state realizzate considerando la tensione di trazione proveniente dai cavi che sostiene, dal loro peso e dal peso proprio del traliccio stesso e dalle situazioni climatiche cui tutta la struttura potrebbe sottostare. Non certo considerando che lo stesso traliccio avrebbe potuto essere circumnavigato da un canale Consortile!. Inoltre, una certa distanza dal traliccio dal canale, dovrebbe poter garantire una manutenzione da parte degli operatori dell'Enel in completa sicurezza. Inoltre, le norme che regolano i flussi consortili richiedono una fascia di area sgombra e percorribile con mezzi agricoli di almeno 5 metri, per permettere la manutenzione dei Canali, in questo caso lo stesso canale che garantisce la fruibilità dei reflui domestici di cui al capitolo 1. Considerando, inoltre, che il traliccio dell'ENEL potrebbe generare scariche elettriche incontrollate (dovute a fughe, sovratensioni, o guasti), risulta logico che qualsiasi operatore non autorizzato da ENEL a toccare o ad avvicinarsi alla struttura, come sono gli operatori del Consorzio ovviamente, correndo dei seri rischi per la propria incolumità, debba mantenersi ad una distanza anche maggiore. La scelta di progetto di tangere il traliccio o di rasentare il più possibile le fondamenta, è dettata da considerazioni economiche in virtù delle quali risulta meno costosa la realizzazione di un'opera che metta in difficoltà altri enti, altri operatori, i cittadini piuttosto che riprogettare la rampa di uscita al casello per chi proviene da Padova. Inoltre, l'avvicinamento della rampa di uscita per chi proviene da Bologna, andrebbe pericolosamente vicino ad un altro sotto servizio di pubblica utilità. Lo spostamento della rampa, che arriva a superare i 30 metri di ampliamento del sedime di ingombro rispetto a quello precedente, si troverebbe a ridosso della linea di metanodotto Monselice-Maserà DN-300 in una tratta priva di guaine e/o scatolari di protezioni.

Inoltre, in relazione ad un accordo tra Enti e un privato, vengono meno tutte le condizioni per cui un'area prima edificabile, continui ad esserlo a seguito del progetto.

Si osserva quindi, l'errata progettazione della rampa di uscita dall'autostrada per chi proviene da Bologna e vuole uscire al Casello di Terme Euganee perché tiene conto del solo ritorno economico e non della caratteristica di pubblica utilità richiesta per questo tipo di opere. Se l'opera (la rampa di uscita) fosse elemento di pubblica utilità certamente terrebbe in considerazione gli altri servizi di pubblica utilità cui si

Eriprando Bezze Architetto
Studio di progettazione tecnica

interfaccia e con cui si relaziona. Nello specifico invece, si vedono aggravare le situazioni relative agli altri Enti. Le fondazioni del traliccio dell'ENEL vengono messe a nudo dal nuovo decorso del Canale Consortile, l'Ente quindi avrà difficoltà a farne la manutenzione e i propri operatori non potranno lavorare in sicurezza; si riducono le soglie di sicurezza nei confronti della linea di metanodotto Monselice-Maserà; non sono presenti considerazioni/studi/progetti che tengano presente dell'utilizzo dei canali consortili da parte degli utenti di alcune aree (via Chiodare), i quali non hanno garanzie che il progetto definitivo non sia causa di insalubrità e di non agibilità delle proprie abitazioni, a fronte di vantaggi che paiono ricondurre al solo interesse economico che non prevede il coinvolgimento nel progetto definitivo della rampa di uscita al casello Terme Euganee per chi proviene da Padova. L'alternativa consiste nel ridimensionamento della rampa di uscita per chi viene da Bologna, con conseguenti aumenti delle spese.

L'osservatore non è contro alla realizzazione dell'ampliamento, anzi.

Tuttavia, evidenzio che le scelte progettuali presentate siano carenti dell'interfaccia con le realtà locali. Propongo una soluzione che preveda l'inizio della rampa di uscita dall'autostrada che inizi almeno ad 8 metri dal traliccio, favorendo l'allontanamento di 8 verso nord-est del terrapieno a sostegno della rampa di svincolo, sia dal canale consortile, sia dalla linea del metanodotto, sia dai fabbricati esclusi da qualsiasi analisi. A sostegno della mia teoria evidenzio quanto errata sia l'immagine di foto inserimento presentata nell'elaborato AMB-QPGT-MIT-006. A qualsiasi giustificazione che adduca che trattasi solo di un'immagine esemplificativa e che non è precisa dal momento in cui un foto inserimento non potrà mai rispecchiare la realtà dei fatti delle opere concluse, personalmente contrappongo la mia professionalità, dato che mi ritengo un esperto in materia. Il nuovo tracciato del canale Consortile proposto in progetto tange o addirittura si sovrappone parzialmente al basamento del traliccio, mentre il foto inserimento presenta un'immagine in cui il traliccio è ampiamente lontano non solo dal sedime autostradale ma anche dal canale, inoltre la rampa di uscita viene ridimensionata perché sembri meno impattante intento che si vuole perseguire anche nel posizionare più in basso il furgone in entrata in direzione Padova, in modo da far vedere le case retrostanti. Nella foto dello stato di fatto sono visibili anche i paraurti e l'altezza delle ruote del medesimo furgone, che invece risulta abbassato nel foto inserimento (sono state tagliate le ruote al di sotto del paraurti). Altri dettagli ingannevoli possono essere facilmente osservati da occhi più esperti. Non si tratta di un'accusa di atteggiamento fraudolento, sono consapevole che ogni errore e/o imprecisione sia dovuta alla scarsa rilevanza del documento (foto inserimento) e di conseguenza alla scarsa cura con cui esso sia stato realizzato. Rimango basito, in questo caso, dalla scarsa importanza data a questo punto cruciale del progetto testimoniato dallo scarso investimento economico per un semplice foto inserimento.

Osservo una carenza di sistemi di mitigazione delle rampe e di sistemi antifonici nei confronti dei fabbricati che si relazionano alla rampa di uscita per chi proviene da Bologna in corrispondenza del Km 94+5 fino al Km 95+0.

Propongo un'intensificazione della vegetazione di progetto, che funga anche da filtro all'inquinamento generato dalle utenze dell'autostrada, ricordando che la responsabilità del controllo sugli utenti della rete viaria viene attribuita all'Ente concessionario. Se un utente dell'autostrada sporca il territorio, l'Ente Autostrade per l'Italia è responsabile di tale inquinamento dal punto di vista giuridico (n.d.r.), per cui osservo una scarsa attenzione agli elementi di attenuazione e dei filtri per contrastare i rifiuti prodotti dall'utenza autostradale. L'intensificazione dell'apparato vegetale (siepi e fronde) contribuisce al contenimento di tali rifiuti, rimandando alla manutenzione da parte dell'Ente le operazioni per la pulizia e rimozione degli stessi senza che intacchino l'ambiente circostante.

Richiedo, cortesemente, il monitoraggio acustico anche per quei fabbricati non compresi in progetto e che lo stesso avvenga alle medesime modalità con cui sono stati realizzati i precedenti, differenziando la fase diurna dalla fase notturna e posizionando recettori acustici che raccolgano dati in un lasso temporale non inferiore a quelli di progetto (un anno). In assenza del monitoraggio richiesto, il proprietario del fabbricato, da me preventivamente contattato, si propone di far eseguire i monitoraggi necessari a proprie spese, con le stesse modalità e seguendo gli stessi principi considerati nelle analisi proposte ed effettuate dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A., al fine di poter avere la documentazione necessaria per cui richiedere che il progetto definitivo riproponga la medesima situazione di comfort ambientale (acustico e visivo) in cui staziona il fabbricato allo stato attuale.

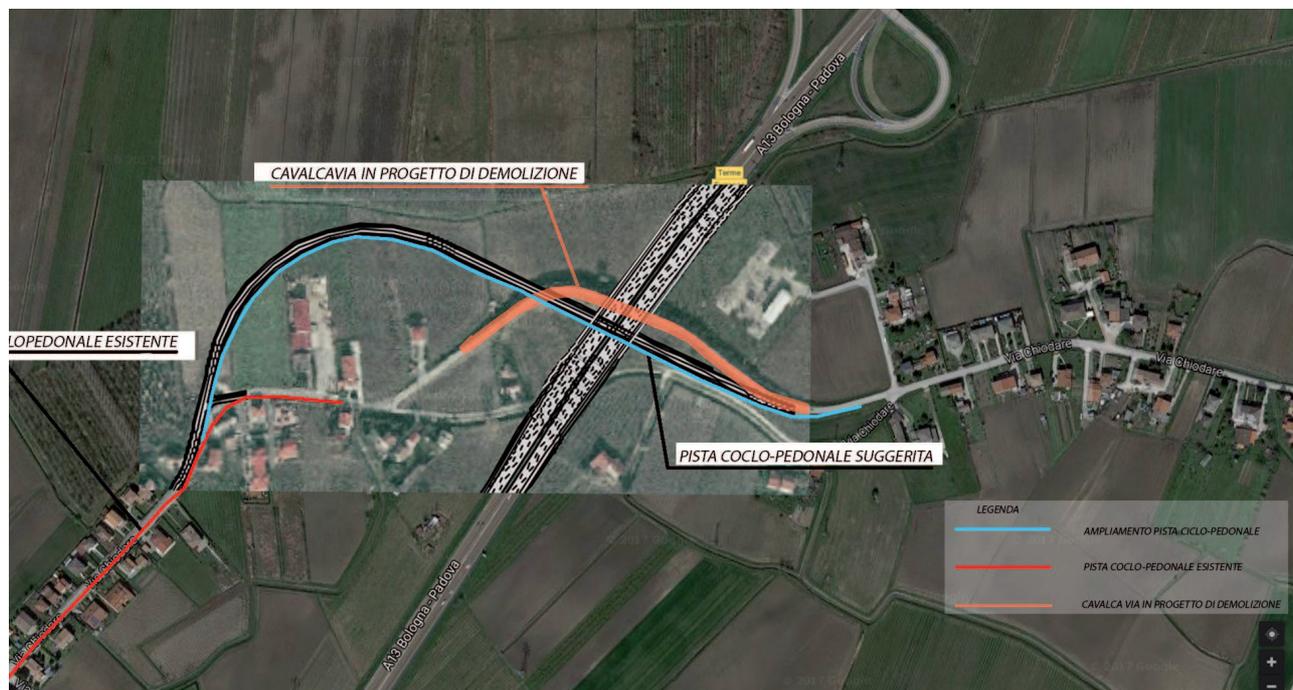
Al fine di evitare che altri fabbricati possano trovarsi in condizioni analoghe, osservo la necessità di una maggior sinergia con gli enti locali da parte della Società Autostrade per l'Italia S.p.A., secondo il principio che nessun fabbricato dovrebbe essere escluso dalle analisi di progetto.

TRATTO DI AMPLIAMENTO COMPRESO TRA KM 94+3 E KM 94+6

La suddivisione del territorio in due identità distinte di cui ai capitoli precedenti, avviene per la scarsa attenzione sottoposta alle opere contingenti all'ampliamento. Il cavalcavia di via Chiodare viene riproposto, così come la viabilità sul versante nord e afferente alla nuova opera. Non sono riuscito a trovare i progetti definitivi relativi a tale ponte. Osservo che la modifica alla viabilità sul versante nord-ovest corrisponde al tratto stradale dove insiste una pista ciclo-pedonale di recente realizzazione (elemento di diversità rispetto al progetto del 2008) e che costeggia l'attuale viabilità comunale proveniente dal quartiere Chiodare. Osservo che, allo stato attuale, il cavalcavia autostrada è privo di elementi che permettano di percorrerlo pedonalmente in sicurezza. Osservo la possibilità di realizzare la pista ciclo-pedonale in continuità con

Eriprando Bezze Architetto
Studio di progettazione tecnica

quella esistente in modo che questa prosegua nel cavalca autostrada e termini alla fine del ponte di progetto, sulla sponda opposta, per il tratto che la società Autostrade per l'Italia S.p.A. si propone di ricostruire.

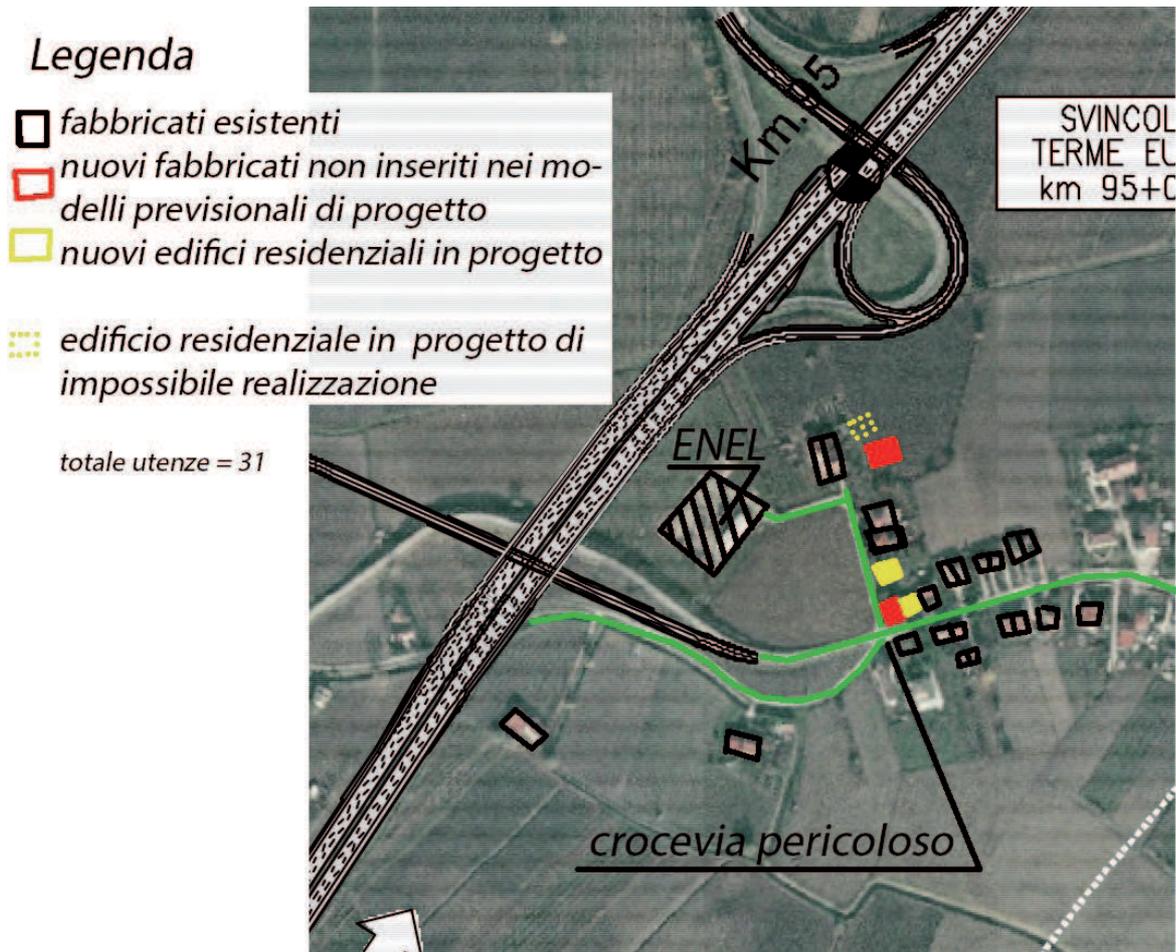


Ortofoto in cui si evidenziano la pista ciclo-pedonale attuale, le opere in demolizione e di nuova realizzazione di progetto e la pista ciclo-pedonale suggerita.

In questo modo si favorirebbe una sorta di continuum tra le relazioni di due porzioni di territorio separate dall'autostrada. Il quartiere di Chiodare che sorge proseguendo a Nord la viabilità di questo cavalca Autostrada fa parte del Comune di Due Carrare, ma risulta completamente isolato dal resto del comune. Via Chiodare è l'unico elemento viario che collega il quartiere con il centro del comune cui appartiene. Inoltre, l'interesse della società coincide con questa esigenza se si considera che tanto più un cittadino sfrutti mezzi ciclabili per i piccoli spostamenti tanto più sarà propenso all'utilizzo di grandi vie di comunicazione (autostrada) anche per gli spostamenti di media lunghezza.

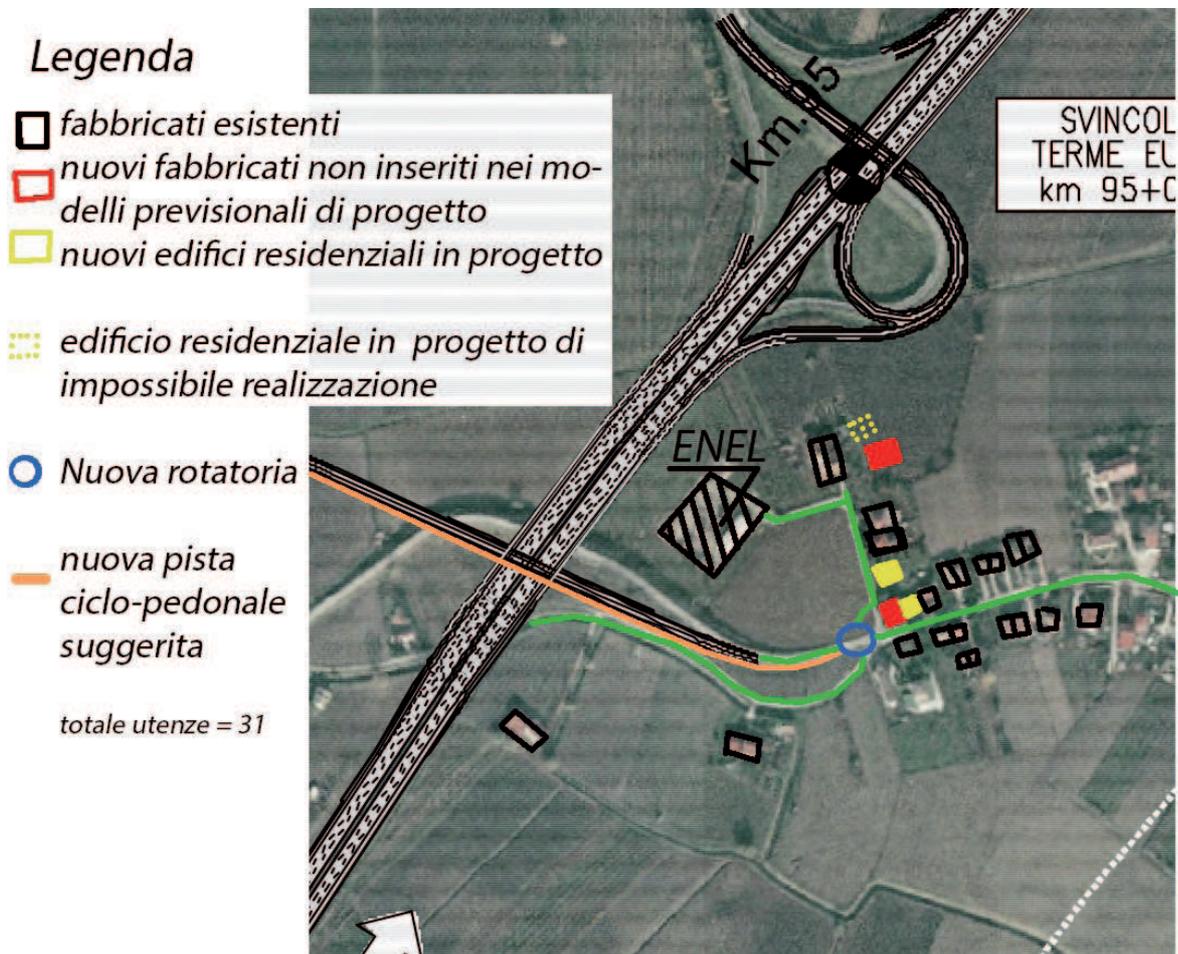
Osservo l'aggravamento di condizioni di pubblica sicurezza sul versante opposto del ponte. Attualmente il ponte viene sostenuto da due rampe realizzate con tratti di viabilità curvilinea che, osservati dall'alto ricordano vagamente una S rovescia. Il progetto definitivo semplifica la realizzazione di questo ponte permettendone una percorrenza con maggior fluidità e quindi velocità. Se non ché, a ridosso del termine della rampa di salita al cavalcavia (sponda est) è presente un crocevia, che annovera numerosi incidenti (per ora non gravi) al suo attivo. Già in epoche passate il comune di Due Carrare si è fatto carico di

migliorare la questione, attraverso la regolamentazione delle recinzioni dei residenti, della vegetazione e l'esproprio di porzioni di terreno che risultavano ostative alla fruibilità della viabilità pubblica. Lo sviluppo del tessuto urbano avvenuto negli anni, inoltre, ha portato ad una situazione di pericolosità crescente per gli automobilisti che si affacciano a questo incrocio, data la sempre più scarsa visibilità dovuta ai nuovi edifici.



Il pericolo viene accentuato maggiormente per la presenza di un'area di proprietà dell'Enel, accessibile dal crocevia, lato nord. Il parco macchine che ENEL fa transitare in questo crocevia è molto ampio. Transitano furgoni, mezzi cabinati, mezzi di manutenzione consistenti in camion da 3,5 quintali con braccio meccanico, automobili di servizio e di volta in quando anche mezzi pesanti. Il transito di questo parco auto, avviene anche di domenica.

La tipologia di traffico insistente su questo crocevia e la rettificazione del cavalcavia che ne permette una percorrenza in modo più fluido e veloce, contribuiscono ad ridurre sensibilmente la fruibilità della viabilità locale da parte dei residenti, aggravando al contempo la sicurezza pubblica per tutti gli utenti che transiteranno nei pressi di questo crocevia.



Osservo la necessità di realizzare una mini-rotatoria o di altri dissuasori del traffico al fine di garantire la pubblica sicurezza delle utenze e dei residenti.

La rotatoria potrebbe essere inserita al termine della pista ciclabile di cui ai paragrafi soprastanti.

CAPITOLO 4 **SVILUPPO DEL TERRITORIO E SALVAGUARDIA DELL'AMBIENTE**

TRATTO DI AMPLIAMENTO COMPRESO TRA KM 94+3 E KM 95+60

CASELLO DI TERME EUGANEE

In un'ottica di sviluppo e potenziamento della rete autostradale, in ambito di procedura di V.I.A. concludo osservando alcune criticità al progetto definitivo presentato. I numeri e i dati statistici presentati

Eriprando Bezze Architetto
Studio di progettazione tecnica

(oltre allo stanziamento dei fondi necessari per la realizzazione dell'opera) sono a favore della realizzazione dell'opera. Inoltre, sostanzialmente anche le utenze del tratto di autostrada Monselice-Padova Sud concordano sull'utilità della terza corsia. Dati alla mano ci sono pure i numeri perché le spese per la realizzazione dell'opera siano ampiamente sostenute e possano rientrare a breve tempo.

Osservo una criticità in merito all'insufficienza delle soluzioni proposte in relazione alla situazione climatica del territorio in cui si andrà a realizzare l'opera.

Il tratto di ampliamento si viene a realizzare in un clima dove la nebbia costituisce l'elemento critico per le viabilità di tutta la bassa padovana. Durante i periodi autunnali e d'inverno la coltre nebbiosa arriva a coprire i 30-40 giorni di nebbia all'anno. Come da premessa, la situazione viaria dei comuni a Sud di Padova è carente a sopperire tutte le necessità degli abitanti (e questo permette il fatto che il progetto definitivo di ampliamento torni di attualità...). Ora consideriamo che i dati presentati dalla società Autostrade per l'Italia S.p.a. siano attendibili e che i modelli previsionali di sviluppo del traffico siano corretti. Assisteremo ad un aumento considerevole del volume di traffico sul tracciato autostradale. Osservo una lacuna al fatto che durante i periodi di nebbia, come successo in epoche dal passato recente, la società Autostrade per l'Italia S.p.a. sia intervenuta a favore della sicurezza degli utenti chiudendo alcuni tratti ritenuti pericolosi causa la scarsa visibilità da nebbia. Il traffico veicolare, notevolmente aumentato secondo le stime di progetto, viene dirottato sulla rete viaria locale. Rete viaria locale che risulta insufficiente a sopperire alle necessità degli utenti locali durante i periodi dove il clima è clemente e quindi che risulta ancora più insicura e pericolosa per tutti gli utenti durante i periodi di nebbia causa l'aumento del traffico. Esistono numerosissimi casi di cronaca nera che narrano storie di incidenti, spesso mortali, che banalmente avrebbero potuto essere evitati. L'ultimo, eclatante, risale al 18.12.2016, data in cui perse la vita Tommaso, un bimbo di 10 anni. Incidente avvenuto sulla A13 a cavallo tra i comuni di Due Carrare e Maserà di Padova. Tragedia evitabile.

Il traffico veicolare, considerate le situazioni di rischio, non può banalmente essere riversato sulla rete viaria locale tout court. La soluzione migliore è costituita dalla realizzazione di una viabilità a grande scorrimento che penetri nel territorio seguendo il modello di quanto realizzato a Nord di Padova, con la S.R. 308 "del Santo". Sono consapevole che non spetta alla società Autostrade per l'Italia S.p.a. la realizzazione di strutture viarie alternative. Tuttavia il conflitto di interessi resta notevole. Osservo che il potenziamento dello svincolo di Terme Euganee non è stato preso in considerazione nonostante il progetto parli di un notevole aumento del traffico. Gli attuali disagi che si verificano in autostrada riguardano i caselli chiusi, nonostante la notevole automatizzazione, soprattutto al casello di Padova Sud. Il casello di Terme Euganee, per numero di corsie presenti in uscita ed in entrata, soddisfa le necessità attuali, tuttavia è assolutamente carente di quei servizi che farebbero assolutamente comodo in caso di nebbia. Parcheggi ed aree attrezzate. Il traffico pesante che viene riversato sulla rete locale non trova ne lo spazio per stazionare ne quello per compiere un'inversione di marcia, in attesa di migliori condizioni climatiche. I parcheggi nei pressi del casello sono assolutamente irrisori. E si consideri pure, che confinante con il casello, esiste

Eriprando Bezze Architetto
Studio di progettazione tecnica

un'area che i vari Piani di Sviluppo locali e intercomunali considerano commerciale. I due interessi coincidono e non si depauperano interessi dei residenti.

Osservo che le previsioni di sviluppo del traffico veicolare sulla tratta proposta in ampliamento, prevedono una riduzione degli agenti atmosferici inquinanti, anche in considerazione del probabile aumento del numero di auto ibride e elettriche. La logica ambientale vuole che il potenziamento dei parcheggi in prossimità degli svincoli sia comprensivo dell'installazione di colonnine adibite alla ricarica delle auto elettriche, senza per altro che vengano meno gli interessi della Società Autostrade per l'Italia S.p.A.. Un progetto di sviluppo che tiene conto di modelli previsionali che arrivano fino al 2040 non può non prevedere in modo così banalmente ridicolo che il futuro tra 23 anni sia esattamente come il presente. Questo gioca a favore della teoria di un progetto volto all'interesse privato non della collettività. Cosa cui non si vuole dar credito.

Gli interessi della Società Autostrade per l'Italia S.p.A. possono comunque essere preservati. Nel Nord-Est esistono realtà commerciali che offrono stazioni di rifornimento per l'energia elettrica nei pressi delle proprie attività in modo da favorire la commercializzazione delle proprie merci. L'energia derivante dalle colonnine di ricarica per le auto elettriche non deve necessariamente essere regalata. La loro disponibilità presso le stazioni di servizio e i parcheggi dei caselli di svincolo sensibilizzerebbe anche l'utenza più ecologica ad un maggior utilizzo della rete Autostradale e diminuirebbe il carico del volume di traffico veicolare sulla rete locale che abbiamo visto essere critica.

Osservo, quindi, che in ottica di uno sviluppo sostenibile e di progettazione che valuti l'impatto ambientale dell'opera, i modelli previsionali di sviluppo sono carenti del fattore di pubblica utilità richiesti per questo genere di interventi. Osservo la necessità di una maggior attenzione allo sviluppo che avrà il territorio interessato dall'opera e che vengano realizzati quei lavori per i quali questo tratto di autostrada sia all'avanguardia e non una mera copia di quelli che sono i progetti realizzati in oltre vent'anni di attività da parte della Società Autostrade per l'Italia S.p.A.. Uno dei motivi per cui torna in auge il progetto di ampliamento di questo tratto di autostrada, per stessa ammissione dei rappresentanti della Società Autostrade per l'Italia S.p.A., è che si tratta del progetto più semplice da realizzare. Non è motivo sufficiente perché il territorio in cui si inserisce il progetto venga considerato semplicemente.

Albignasego (PD), 13 Febbraio 2017

