

NOTE INTEGRATIVE

APPROFONDIMENTO SULLA VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

Nello studio preliminare ambientale sono stati proposti tre diversi scenari possibili:

Alternativa “0”: ovvero la non realizzazione di alcuna opera di adeguamento del traffico

Alternativa “1”: ovvero la realizzazione del progetto della strada complanare

Alternativa “2”: ovvero la realizzazione del nuovo svincolo di Monselice Sud e della relativa viabilità afferente.

In particolare, con il presente approfondimento si intende fornire ulteriori elementi analitici, in relazione alle fragilità dei siti interessati nei diversi scenari e della portata delle pressioni esercitate sulle matrici ambientali.

Di seguito si riporta un dettaglio delle valutazioni elaborate in relazione alle specifiche componenti:

AMOSFERA

ALTERNATIVA “0”: nessuna opera

Dal punto di vista delle emissioni, il Comune di Monselice è interessato da rilevanti concentrazioni di polveri sottili e benzene, che pur, in leggero trend positivo di riduzione dovuto in parte anche alla chiusura di attività potenzialmente impattanti come i cementifici, continuano a rimanere poco al di sotto dei valori registrati nelle zone più esposte della Provincia di Padova (PD Mandria, PD Arcella).

In questo contesto, l'ipotesi di non intervento non permetterebbe di traslare parte delle concentrazioni emesse dai mezzi veicolari il più possibile al di fuori dei centri abitati. D'altro canto il traffico e in particolare quello industriale generato dalle zone produttive dei diversi comuni (da Conselve ad est fino ad Este ad ovest) che si affacciano sulla SR 104, continuerebbe a percorrere le attuali strade (anche comunali) immettendosi in autostrada nell'attuale casello posto a ridosso del centro storico di Monselice.

NOTE INTEGRATIVE

ALTERNATIVA “1”: complanare

La soluzione progettuale, prevedendo un collegamento alternativo del traffico in entrata/uscita all'attuale svincolo di Monselice, mira a ridistribuire il traffico e, di conseguenza, anche le rispettive emissioni verso la zona produttiva di Monselice. Si evidenzia che la complanare collega sì il casello alla SR 104 ma non risolve il problema degli inquinanti che continuerebbero a gravare nella vasta area residenziale di Monselice. Da notare che nel PAT, al fine di dare soluzione a questo annoso problema, la complanare si sarebbe dovuta completare con un nuovo casello che è quello oggi in esame.

ALTERNATIVA “2”: casello

La soluzione progettuale, prevedendo un nuovo svincolo di accesso all'autostrada, ha lo scopo di dirottare tutto il traffico “produttivo” direttamente in prossimità della zona produttiva. In tal modo il traffico e in particolare quello industriale generato dalle zone produttive dei diversi comuni (da Conselve ad est fino ad Este ad ovest) che si affacciano sulla SR 104, confluirebbero direttamente in autostrada, con forte risparmio di emissioni.

AMBIENTE IDRICO

ALTERNATIVA “0”: nessuna opera

Rispetto all'idrografia, la scelta di non intervento garantirebbe la non interferenza della componente esaminata.

ALTERNATIVA “1”: complanare

La soluzione prospettata potrebbe comportare diverse interferenze con la rete idrica superficiale esistente, in considerazione dell'ampia estensione del tracciato di progetto (3.110 m). In accordo con il consorzio di bonifica non sono state previste opere di compensazione idraulica: in quanto i volumi di laminazione vengono recepiti mediante la realizzazione di fossi di guardia marginalmente all'opera. Nelle aree agricole interdette (generalmente comprese tra la complanare e l'A13) è stata prevista la piantumazione di specie arboree autoctone.

NOTE INTEGRATIVE

ALTERNATIVA “2”: casello

Il progetto del nuovo svincolo prevede puntuali interferenze con la rete idrica superficiale, tuttavia prevedendo opportune misure di contenimento degli effetti e garantendo la funzionalità e continuità naturale del corpo idrico interessato.

L'invarianza idraulica sarà garantita mediante la realizzazione di appositi bacini di raccolta delle acque.

Dal punto di vista qualitativo, il progetto contiene tutte le misure atte a prevenire fenomeni di inquinamento delle acque superficiali e sotterranee.

SUOLO E SOTTOSUOLO

Negli ultimi anni si è particolarmente acuita la sensibilità pubblica sul fenomeno del consumo di suolo. Si tratta di un fenomeno associato alla perdita di una risorsa ambientale primaria, dovuta all'occupazione di superficie originariamente agricola, naturale o seminaturale e si riferisce a un incremento della copertura artificiale di terreno, legato alle dinamiche insediative. Esso si lega prevalentemente alla costruzione di nuovi edifici, capannoni e insediamenti, all'espansione delle città o alla conversione di terreno entro un'area urbana, oltre che alla realizzazione di infrastrutture stradali o ferroviarie.

ALTERNATIVA “0”: nessuna opera

La scelta di non intervento non comporta alterazioni dello stato dei luoghi.

ALTERNATIVA “1”: complanare

La realizzazione della strada complanare comporterebbe un significativo consumo di suolo naturale e/o agricolo, potenzialmente quantificato in 129.206 m², a questi vanno sommati 3.409 m² di aree soggette a servitù e 5.624 m² di occupazione temporanea di cantiere. Una parte di questi 129.206 m² risulta attualmente soggetta a coltivazione vitivinicola di alcune specie autoctone di vite.

ALTERNATIVA “2”: casello

L'intera infrastruttura di lunghezza di circa 800 m, impegna una superficie di 109.716 m². Tuttavia l'area effettivamente sottratta all'uso agricolo ammonta a circa 41.000 m² in quanto, la strada del

NOTE INTEGRATIVE

casello, parte delle rampe e il cavalcavia vanno a ripercorrere una strada già presente (via Basse) e riposizionarsi su un cavalcavia autostradale (privato) pure presente.

A mitigazione ambientale e compensazione idraulica è prevista la realizzazione di fossati, fasce a verde e vasche di laminazione per complessivi 60.000 mq circa.

VEGETAZIONE FLORA FAUNA

ALTERNATIVA “0”: nessuna opera

La scelta di non intervento non comporta alterazioni dello stato dei luoghi.

ALTERNATIVA “1”: complanare

La realizzazione di una strada complanare comporterebbe potenziali interferenze su un elemento della rete ecologica locale definito nel PAT come “isola ad elevata naturalità (stepping stone)”, tra l'altro adiacente ad una zona interessata da una specifica indicazione programmatica di “contesto figurativo dei complessi monumentali”.

Il tracciato di progetto attraverserebbe anche un'area di connessione naturalistica di primo grado.

ALTERNATIVA “2”: casello

Il progetto di realizzazione del nuovo svincolo non intercetta alcuna zona sottoposta a particolare tutela ambientale.

PAESAGGIO, BENI CULTURALI E STORICI

ALTERNATIVA “0”: nessuna opera

La scelta di non intervento non comporta alterazioni dello stato dei luoghi.

ALTERNATIVA “1”: complanare

NOTE INTEGRATIVE

Il progetto della complanare non interviene direttamente su aree sottoposte a vincolo o tutela di natura paesaggistica e culturale. Si segnala, come già anticipato, esclusivamente una potenziale correlazione dovuta alla vicinanza dell'importante complesso monumentale di Villa Palazzetto, costruita nel 1627 e sottoposta nel 1968 ad un significativo restauro ad opera di Carlo Scarpa.

ALTERNATIVA "2": casello

Il progetto di realizzazione del nuovo svincolo non si localizza in prossimità di alcun immobile e/o area sottoposta a particolare tutela paesaggistica, monumentale e storica.

TRAFFICO

ALTERNATIVA "0": nessuna opera

Attualmente il centro abitato di Monselice è soggetto a situazione di criticità dovute al traffico, non del tutto assorbito in maniera fluida dal sistema viabilistico. In questo contesto, la crescita della domanda di mobilità rende necessario adottare interventi di adeguamento e/o potenziamento della rete viaria, come peraltro ben evidenziato dalla programmazione territoriale vigente.

ALTERNATIVA "1": complanare

La strada complanare è proposta, su scala ampia, come soluzione atta a diminuzione di flussi lungo la SS16, ma al tempo della sua progettazione non poteva tener conto dell'avvenuto ampliamento alla terza corsia dell'A13 nel tratto compreso tra Padova e Monselice. Tale difetto, accompagnato da un sostanziale disinteresse da parte degli enti territoriali alla sua effettiva realizzazione, induce a mettere in discussione anche la sua sostenibilità economica, dovendo nel caso ricadere il suo costo di realizzazione interamente a carico della pubblica amministrazione.

Dal punto di vista geometrico la complanare prevede la realizzazione di:

- Una rotatoria in uscita dal casello autostradale del diametro di 70 m, posta ad una distanza di 180 m da un'altra rotatoria esistente di analoghe dimensioni;
- Asfaltatura per una larghezza complessiva di 10,50 m (2 corsie per senso di marcia senza spartitraffico centrale insormontabile di larghezza 3,75 m e due banchine laterali di 1,50 m) e lunghezza 3.110 m;

NOTE INTEGRATIVE

- Una rotonda di innesto su SR104 del diametro di 140 m.

ALTERNATIVA “2”: casello

Si compone di un nastro d’asfalto di larghezza 10,50 m per una lunghezza di circa 800 m. una rotonda è prevista all’estremità della stessa. Il sovrappasso autostradale sostituisce quello privato esistente.

È prevista una viabilità locale di accesso ai fondi che sostituisce quella esistente, il cui sedime verrà occupato dalla viabilità d’accesso al casello. L’incremento è quantificabile in circa 9.000 mq.

Il progetto di realizzazione del nuovo casello è un intervento condiviso con Autostrade per l’Italia, il MIT, la Regione Veneto, Veneto Strade, Comune Monselice, Comune di Pozzonovo e da tutti i Comuni che da Conselve ad est a Este ad ovest sono attraversati dalla SR 104, essendo l’opera in linea con le strategie pianificatorie delle amministrazioni locali.

La soluzione prospettata garantisce gli obiettivi di diminuzione dei flussi lungo le strade secondarie, permettendo un accesso più ravvicinato per i mezzi a servizio delle zone produttive e favorendo il loro allontanamento dagli ambiti consolidati residenziali. L’opera risulta inoltre finanziata grazie ad uno specifico accordo pubblico-privato.

CONCLUSIONI

La scelta della soluzione n. 2, alla luce delle considerazioni di cui sopra, appare la più sostenibile dal punto di vista ambientale, soprattutto in termini di benefici sulle componenti “traffico” e “atmosfera”, e dalla maggiore garanzia di contenimento del consumo di suolo e di tutela degli elementi di elevata naturalità rispetto all’alternativa n. 1, quanto meno alla luce degli elementi ad oggi in possesso.

Anche in termini di rapporto “costi-benefici”, la soluzione n. 2 risulta chiaramente più sostenibile in relazione al finanziamento dell’opera tramite accordo pubblico-privato.

NOTE INTEGRATIVE

TABELLA DI SINTESI COMPARTIVA

	Alternativa "0" nessuna opera	Alternativa "1" complanare	Alternativa "2" casello
ATMOSFERA	☹️	😊	😊
AMBIENTE IDRICO	😐	😐	😐
SUOLO E SOTTOSUOLO	😐	☹️	😐
VEGETAZIONE FLORA E FAUNA	😐	☹️	😐
PAESAGGIO, BENI CULTURALI E STORICI	😐	😐	😐
TRAFFICO	☹️	😊	😊

Arch. Nicola Visentini

Ing. Sandro Benato