



4.3  
[Handwritten signature]

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

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

\* \* \*

**Parere n. 3208 del 06/12/2019**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p><b>Nuovo casello Monselice-Pozzonovo (Monselice sud) e viabilità afferente Monselice (PD)</b></p> <p><b>IDVIP: 4858</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b>Comune di Monselice (PD)</b>

[Extensive handwritten notes and signatures surrounding the table, including a large checkmark on the left and various initials and signatures on the right and bottom.]

## Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale — VIA e VAS

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007 n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*” ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

**VISTO** il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**PRESO ATTO** della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dal Comune di Monselice (PD);

**PRESO ATTO** che la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità presentata dal Comune di Monselice (PD) è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot n. DVA/21810 in data 27/08/2019;

**PRESO ATTO** che la DVA con nota prot.n.23227/DVA del 16/09/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.3444/CTVA in data 16/09/2019, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

**ESAMINATA** la documentazione allegata alla domanda che si compone dai seguenti elaborati:

- Elaborati verifica di assoggettabilità a V.I.A.
  - Studio Preliminare Ambientale;
  - Relazione VINCA;
- Elaborati Studio di fattibilità tecnico economica
  - Relazione generale illustrativa;
  - Relazione tecnica, idraulica e stradale;
  - Relazione geotecnica;
  - Relazione archeologica;
  - Valutazione Preliminare Impatto Acustico – VPIA;
  - Relazione generale di cantiere;
  - Relazione tecnica descrittiva - rotatoria su SR104;
  - Verifica funzionale rotatoria su SR104;
  - Relazione predimensionamento strutturale impalcato;
  - Piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo;
  - Prime indicazioni per la stesura del PSC;
  - Cronoprogramma delle fasi attuative;

- Planimetria generale;
- Planimetria stato di progetto con due corsie per senso di marcia;
- Planimetria stato di progetto con futuro allargamento a tre corsie per senso di marcia;
- Planimetria rotatoria di innesto su SR 104;
- Caratteristiche geometriche rotatoria di innesto su SR 104;
- Sezioni tipologiche rotatoria di innesto su SR 104;
- Profilo longitudinale tracciato 1;
- Profilo longitudinale tracciati 2 - 3 e 4;
- Sezioni trasversali TR1;
- Sezioni trasversali TR1;
- Sezioni trasversali TR1;
- Sezioni trasversali TR1;
- Sezioni trasversali TR2;
- Sezioni trasversali TR2 e TR3;
- Sezioni trasversali TR3;
- Sezioni trasversali TR3 e TR4;
- Sezioni trasversali TR4;
- Sezioni trasversali TR4;
- Planimetria generale di tracciamento;
- Planimetria generale di tracciamento TR1;
- Planimetria di tracciamento TR1;
- Planimetria generale di tracciamenti TR2 TR3 e TR4;
- Planimetria di tracciamenti TR2;
- Planimetria di tracciamenti TR3;
- Planimetria di tracciamenti TR4;
- Analisi planimetrica visibilità TR1;
- Analisi planimetrica visibilità TR1;
- Analisi planimetrica visibilità TR1;
- Analisi planimetrica visibilità TR2;
- Analisi planimetrica visibilità TR3;
- Analisi planimetrica visibilità TR3;
- Analisi planimetrica visibilità TR3;
- Analisi planimetrica visibilità TR4;
- Analisi planimetrica visibilità TR4;
- Analisi planimetrica visibilità TR4;
- Analisi altimetrica di visibilità TR1;
- Analisi altimetrica di visibilità TR2 - TR3 e TR4;
- Planimetria e particellare espropri;
- Planimetria fasce di rispetto;
- Planimetria sondaggi geotecnici;
- Stratigrafie;
- Censimento interferenze pubblici servizi;
- Planimetria aree di competenza;
- Sezioni trasversali tipologiche;
- Sezioni trasversali tipologiche;
- Planimetria idraulica;
- Particolari manufatti idraulici;
- Tipologici - barriera di esazione;
- Tipologici - impianti di illuminazione;
- Tipologici - barriere fonoassorbenti;
- Planimetria disposizione PMV;
- Planimetria di cantiere.

ESAMINATA la documentazione integrativa presentata dal Proponente con nota acquisita al prot. CTVA/4555 del 25/11/2019 relativa:

A

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature with number 3

Handwritten signature

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

- alla dichiarazione riguardante la movimentazione delle terre e rocce da scavo che avverrà esclusivamente su strade interne al cantiere;
- approfondimento in relazione ai diversi scenari riguardanti le alternative di progetto, analizzando le varie matrici ambientali;

**PRESO ATTO** che:

- ai sensi dell'art. 19, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot.n. DVA.RU.U.1071 del 17/01/2019, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli Enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

**VISTA** la nota prot. CDG n.33 del 10/4/2019, con la quale il Comune di Monselice (PD) richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

**CONSIDERATO** che **non risultano pervenute osservazioni** di cui all'art. 19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

**Quadro di riferimento programmatico**

**CONSIDERATO** che

dal punto di vista **urbanistico**, le opere di progetto ricadono, per quanto riguarda il Comune di Monselice, su aree individuate nel vigente P.R.G. / P.I. come viabilità e relative fasce di rispetto e, per quanto riguarda il territorio del Comune di Pozzonovo, come fasce di rispetto autostradale (cfr. quadro programmatico dello studio preliminare ambientale).

Per quanto riguarda la localizzazione degli interventi rispetto ai piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale (cfr. quadro programmatico dello studio preliminare ambientale) si osserva che gli stessi, con riferimento a:

- **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.):** risultano interessati da bacini soggetti a sollevamento meccanico e sono classificati come superficie irrigua e come zone a medio bassa diversità dello spazio agrario. L'area è interessata dalla presenza di una piattaforma complessa produttiva regionale identificata con il n. 13 e riferita al Comune di Monselice; inoltre è segnalata la presenza di un'area produttiva multiuso complessa con tipologia prevalentemente commerciale.
- **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.):** risultano a scolo meccanico e rischio idraulico e si trovano su un suolo sensibile. L'area è comunque individuata come polo produttivo da potenziare e orientamenti preferenziali di sviluppo (QUADRO B) e risulta priva di caratteristiche paesaggistiche di rilievo.
- **Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (P.A.T.I.):** sono interessate da corsi d'acqua consorziali, sono classificate idonee a condizione. L'area è parzialmente interessata da una viabilità di progetto (ampliamento/nuove strade), affiancato da una barriera infrastrutturale di 2° grado e da un corridoio principale blueway – elemento fisico esistente. Per quanto riguarda il sistema viabilità produttivo, in corrispondenza dell'area di intervento è prevista una nuova viabilità classificata come “V4 – Nuovo casello autostradale di Monselice”.
- **Altri strumenti di pianificazione comunale (PAT, PRG/PI):** le indicazioni confermano sostanzialmente quanto già previsto dai piani sovraordinati, non rilevando ulteriori fragilità o elementi effettivi di invarianza di carattere ambientale. Per quanto riguarda la presunta presenza di paesaggi terrazzi prevista nel PAT del Comune di Monselice è stato chiarito, tramite uno specifico approfondimento nel quadro ambientale del SPA, la non sussistenza di tale invariante. Tale aspetto è stato confermato anche in relazione all'Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio del PTRC, che non individua per l'area in esame paesaggi storici terrazzati.

- **Piano di Assetto Idrogeologico (PAI):** non ricadono in aree perimetrare dal PAI.
- **Aree protette e Rete Natura 2000:** non ricadono all'interno di siti della Rete;

**CONSIDERATO** che è stata redatta una relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale, con cui si escludono possibili effetti significativi negativi sui siti della Rete Natura 2000;

- **Piano di Tutela delle Acque:** ricadono all'interno del Bacino scolante della Laguna di Venezia, non interessano direttamente aree di particolare tutela o zone di protezione;
- l'intervento inoltre **non ricade** in:
  - zone umide, zone riparie, foci dei fiumi;
  - zone costiere e ambiente marino;
  - zone montuose e forestali;
  - zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria;
  - zone a forte densità demografica;
  - zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica;
  - territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001);
  - siti contaminati;
  - aree sottoposte a vincolo idrogeologico;
  - aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni;
  - aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù.

#### Per quanto riguarda la localizzazione del progetto

L'area di intervento è localizzata in prevalenza nel territorio del Comune di Monselice (PD) e solo marginalmente interessa il territorio del Comune di Pozzonovo (PD). Detti Comuni sono situati in Provincia di Padova, a sud-ovest del capoluogo, e sono attraversati lungo la linea di confine comunale dall'autostrada A13. Il nuovo svincolo è localizzato a circa 3 km a sud rispetto all'esistente svincolo di Monselice e in prossimità delle zone produttive dei Comuni interessati.

L'intervento viario in oggetto, che interesserà complessivamente una superficie di circa 10 ha, si colloca più precisamente nell'area posta fra la SR 104 e l'autostrada A13 - quadrante sud-ovest - ad eccezione delle rampe autostradali di accesso e recesso direzione nord insistenti sul quadrante sud-est.

L'area è attualmente utilizzata ai fini agricoli con colture a seminativo.

#### Opzione zero

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il nuovo svincolo autostradale, previsto dagli strumenti pianificatori comunale e sovraordinati è stato progettato in alternativa alla già cantierabile "complanare autostradale". Pertanto l'opzione zero risulta essere proprio la realizzazione della complanare, opera di maggiore rilevanza progettuale con un notevole consumo di suolo, non accettata dagli enti locali perchè non risolutiva dei problemi, i quali si sono orientati, in modo alternativo, alla previsione della terza corsia autostradale ed al nuovo svincolo;

#### Alternative di progetto

**CONSIDERATO e VALUTATO** che come già detto il nuovo svincolo autostradale si pone in alternativa alla realizzazione della complanare autostradale. Di seguito riportiamo il bilancio sul consumo del suolo:

##### a) COMPLANARE AUTOSTRADALE

Si compone di un nastro d'asfalto di larghezza 10,50 m per una lunghezza di circa 3.800 m oltre a raccordi vari. due rotonde sono previste all'estremità della stessa. La complessiva superficie

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large 'U' and several illegible scribbles.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large 'A' on the left and several illegible scribbles.

impermeabile prevista ammonta a circa 53.000 mq. Mentre la totale di superficie asservita all'opera ammonta a mq 115.000 circa.

b) **NUOVO SVINCOLO AUTOSTRADALE**

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 esistente. Complessivamente la superficie ulteriormente impermeabilizzata comprensiva delle rampe e delle corsie di diversione ammonta a mq 41.000 circa.

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. 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.

Pertanto la complessiva superficie impermeabile prevista in aumento, ammonta a circa 50.000 mq. Mentre la totale superficie asservita all'opera ammonta a mq 110.000 circa.

**CONSIDERATA e VALUTATA** la documentazione integrativa contenente un approfondimento riguardante le alternative di progetto, analizzandole nelle varie matrici ambientali:

**CONSIDERATO** che 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;

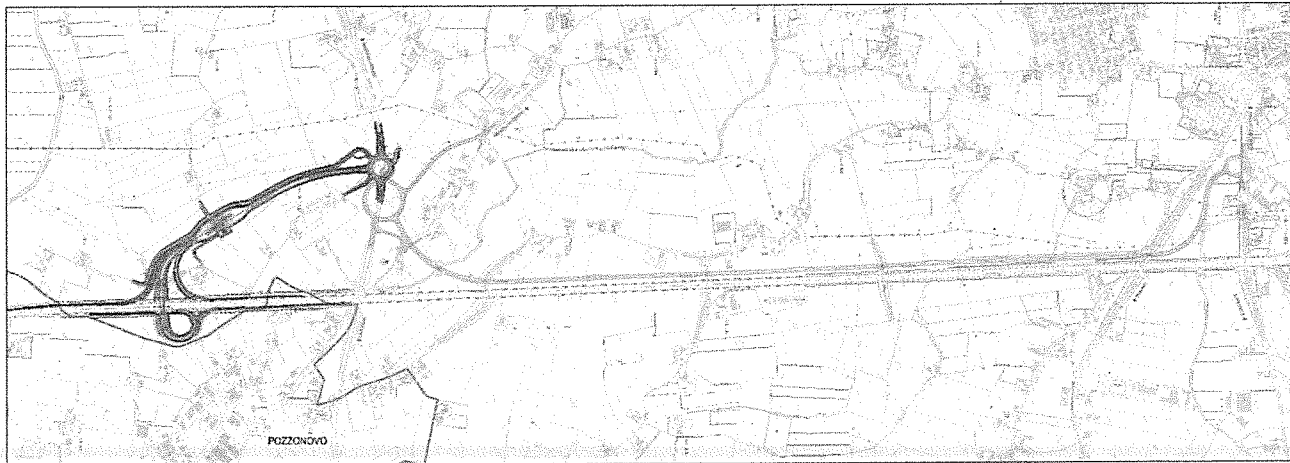
**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda le 3 alternative:

**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.

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;



**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 il casello alla SR 104 ma non risolve il problema degli inquinanti che continuerebbero a gravare nella vasta area residenziale di Monselice.

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 per il centro abitato;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in riferimento alle varie matrici ambientali:

Per la matrice ambientale AMBIENTE IDRICO

**ALTERNATIVA "0": nessuna opera:**

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

**ALTERNATIVA "1": complanare:**

La soluzione comporta 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;

**ALTERNATIVA "2": casello:**

Il progetto del nuovo svincolo prevede puntuali interferenze con la rete idrica superficiale, ma prevede opportune misure di contenimento degli effetti e garantisce 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;

Per la matrice ambientale SUOLO E SOTTOSUOLO:

**ALTERNATIVA "0": nessuna opera**

La scelta di non intervento non comporta sicuramente 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 mq**, a questi vanno sommati **3.409 mq** di aree soggette a servitù e 5.624 m<sup>2</sup> di occupazione temporanea di cantiere.

Una parte di questi 129.206 m<sup>2</sup> 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 mq**. L'area effettivamente sottratta all'uso agricolo ammonta a circa 41.000 m<sup>2</sup> in quanto, la strada del casello, parte delle rampe e il cavalcavia vanno a ripercorrere una strada già presente che è via Basse e riposizionarsi su un cavalcavia autostradale (privato) pure esso 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.

Per la matrice ambientale VEGETAZIONE FLORA FAUNA:

**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 potenziali interferenze su un elemento della rete ecologica locale definito nel PAT come "isola ad elevata naturalità (stepping stone)", 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;

Per la matrice ambientale PAESAGGIO:

**ALTERNATIVA "0"**: nessuna opera

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

**ALTERNATIVA "1"**: complanare

Il progetto della complanare non interviene direttamente su aree sottoposte a vincolo o tutela di natura paesaggistica e culturale.

Esiste una potenziale correlazione dovuta alla vicinanza del complesso monumentale di Villa Palazzetto, costruito nel 1627 e sottoposto 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;

Per la matrice ambientale 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 ben evidenziato dalla programmazione territoriale vigente;

**ALTERNATIVA "1"**: complanare

La strada complanare fu proposta 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. Dall'avvenuto ampliamento gli Enti pubblici interessati non hanno mostrato più interesse a questa nuova opera stradale. Ritenuta superflua ed antieconomica;

La complanare prevedeva la realizzazione di:

- una rotonda in uscita dal casello autostradale del diametro di 70 m, posta ad una distanza di 180 m da un'altra rotonda 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;

**ALTERNATIVA "2"**: casello

Si compone di una strada di larghezza 10,50 m per una lunghezza di circa 800 m. e di una rotonda prevista all'estremità della stessa. Il sovrappasso autostradale sostituisce quello privato già 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 pari a 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;

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	☹	☺	☺

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la realizzazione del nuovo svincolo autostradale consente un risparmio di superficie impermeabilizzata pari a mq 12.000 circa e minor area asservita pari a mq 5.000;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che 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" ed "atmosfera", garantendo un sostanziale contenimento di consumo di suolo e di tutela degli elementi di elevata naturalità soprattutto rispetto all'alternativa n. 1;

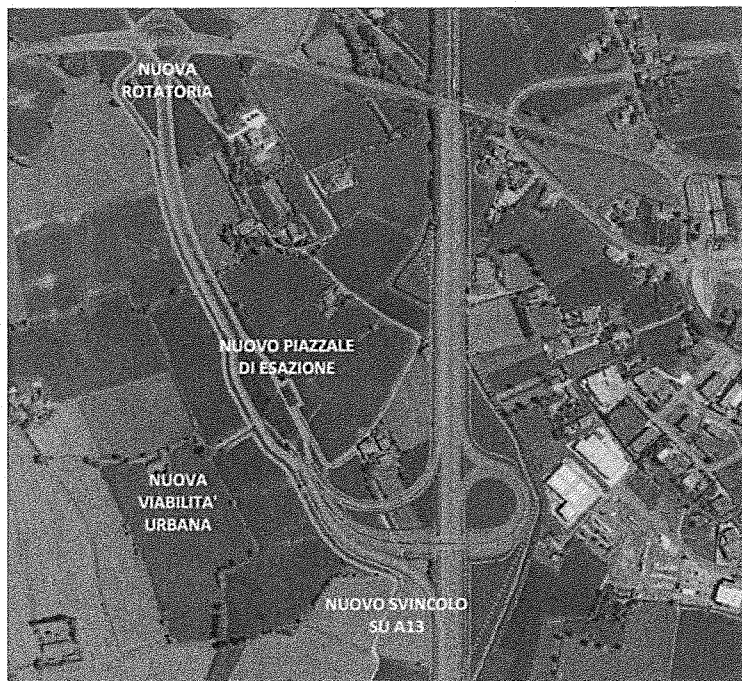
### Quadro di riferimento progettuale

**CONSIDERATO** che

lo scopo dell'intervento è migliorare l'asservimento autostradale di una vasta zona di attività produttive in continua espansione e crescita, non solo riferita a Monselice, ma anche ad altri comuni limitrofi, che allo stato attuale sono servite tramite viabilità spesso congestionate.

La soluzione progettuale si propone quindi di risolvere questo annoso problema mediante la realizzazione di un nuovo casello autostradale in una posizione tale da essere interconnesso il meglio possibile alla viabilità regionale, di categoria inferiore rispetto alla nazionale, attraverso la SR104.

Al fine di migliorare l'accessibilità al sistema tangenziale ed autostradale, sono stati individuati alcuni importanti interventi di completamento della rete viaria a scala urbana – regionale che vanno a fluidificare il sistema infrastrutturale stradale nel suo complesso, portando benefici in termine trasportistici e conseguentemente di sicurezza e di tipo ambientale.



**CONSIDERATO** che

il progetto prevede i seguenti principali interventi:

1. Relazione del nuovo svincolo, che comprende nello specifico le seguenti opere:
  - Ponti e viadotti (Abbattimento del cavalcavia esistente comprendente pile e impalcato; Realizzazione delle nuove spalle del ponte; Realizzazione a terra dell'impalcato in acciaio corten; Varo del nuovo cavalcavia; Completamento dell'opera: getto della soletta, montaggio delle barriere etc etc)
  - Piazzale di esazione (isole spartitraffico, pensilina di copertura, edificio stazione)
  - Collegamento con la viabilità regionale SR104 (nuova rotatoria)
  - Nuova viabilità urbana di accesso ai fondi
2. Opere di mitigazione ambientale:
  - Raccolta e trattamento delle acque di piattaforma;
  - Creazione di bacini di laminazione;
  - Risoluzione delle possibili interferenze con il reticolo idrografico superficiale; in particolare per quanto riguarda lo Scolo Destruro sono previsti l'adeguamento del manufatto esistente di sub attraversamento dell'autostrada e, in generale, la manutenzione delle condizioni di naturalità esistenti all'interno della fascia di rispetto del corso d'acqua nel tratto di intervento;
  - Piantumazione di alberature all'interno dei bacini di laminazione, lungo gli svincoli e lungo la nuova viabilità.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la realizzazione dello svincolo e della rotatoria sulla SR 104:

- risulta rispondente alla pianificazione urbanistica regionale – provinciale – intercomunale - comunale, per la cui localizzazione, nell'ambito dell'approvazione del PAT, la previsione è stata oggetto di procedura VAS;
- non comporta spese a carico dell'ente pubblico, in quanto totalmente finanziata mediante apposito accordo pubblico-privato;
- comporterà benefici sul traffico gravante sull'abitato di Monselice, in quanto risulterà attrattivo per gran parte del traffico pesante attualmente transitante per l'unico casello esistente;
- sgraverà l'attuale casello da un significativo volume di traffico, garantendo un sistema più evoluto e fluido di interconnessione con la viabilità locale nel rispetto anche della gerarchia stradale;

**CONSIDERATO** che il progetto dello svincolo è stato condiviso preventivamente con il concessionario "Autostrade per l'Italia Spa" ed il competente Ministero delle Infrastrutture, e che il progetto della rotatoria risulta già approvato dal gestore della SR 104 "Veneto Strade Spa";

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda l'utilizzazione di risorse naturali, le risorse potenzialmente coinvolte si identificano sostanzialmente con le seguenti:

- suolo: il consumo di suolo è direttamente collegato all'ingombro in pianta del solido stradale, alla movimentazione di materiale collegata alla realizzazione delle opere con specifico riferimento alle attività di scavo e alla quota parte di materiale inerte che sarà necessario prelevare da cave di prestito in fase di realizzazione dell'opera;
- acqua: la risorsa va considerata in termini qualitativi (pericolo di contaminazione) e quantitativi (invarianza idraulica) e interessa sia la fase di cantiere che di esercizio;
- aria: vanno considerate le emissioni di polveri e le emissioni inquinanti che si avranno in fase di cantiere, sia la riduzione su larga scala delle seconde in fase di esercizio, grazie ad un collegamento più diretto e fluido all'arteria autostradale da parte del traffico (soprattutto pesante) della zona produttiva di Monselice.

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la cantierizzazione:

- si prevede un tempo di esecuzione dell'opera di 80 settimane;
- è stata individuata un'unica area logistica di cantiere.

#### Piano di gestione dei materiali di scavo

**CONSIDERATO** che con la documentazione di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A., il Proponente ha fornito il *Piano Preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dall'ambito di applicazione della disciplina sui rifiuti*, ai sensi dell'**art. 24 del d.P.R. n. 120** del 13 giugno 2017;

**CONSIDERATO** che la caratterizzazione ambientale sarà eseguita mediante scavi esplorativi (pozzetti o trincee), effettuati per mezzo di escavatori meccanici (benna rovescia o altro mezzo meccanico con prestazioni analoghe) oppure mediante sondaggi a carotaggio. Qualora tali metodi risulteranno non applicabili si opterà per l'utilizzo di strumenti manuali (trivella, carotatore manuale, vanga, etc.). In ogni caso le indagini saranno eseguite prima dell'avvio dei lavori. Le attrezzature per il campionamento saranno di materiali tali da non influenzare le caratteristiche del suolo che si andranno a determinare.

Le operazioni di sondaggio saranno eseguite rispettando alcuni criteri di base essenziali al fine di rappresentare correttamente la situazione esistente in sito, in particolare:

- gli scavi saranno condotti in modo da garantire il campionamento in continuo di tutti i litotipi, garantendo il minimo disturbo del suolo e del sottosuolo;
- la ricostruzione stratigrafica e la profondità di prelievo nel suolo sarà determinata con la massima accuratezza possibile, non peggiore di 0,1 metri;
- durante le operazioni di perforazione, l'utilizzo delle attrezzature impiegate, la velocità di rotazione e quindi di avanzamento delle aste e la loro pressione sul terreno sarà tale da evitare fenomeni di attrito e di surriscaldamento, il dilavamento, la contaminazione e quindi l'alterazione della composizione chimica e biologica del materiale prelevato;
- sarà adottata ogni cautela al fine di non provocare la diffusione di inquinanti a seguito di eventuali eventi accidentali ed evitare fenomeni di contaminazione indotta, generata dall'attività di perforazione (trascinamento in profondità del potenziale inquinante);
- il prelievo dei campioni verrà eseguito immediatamente dopo la realizzazione dello scavo, campioni saranno riposti in appositi contenitori, e univocamente siglati;
- il campione prelevato sarà conservato con tutti gli accorgimenti necessari per ridurre al minimo ogni possibile alterazione;
- impiego, ad ogni nuova manovra, di strumentazione pulita ed asciutta.

Nel corso delle operazioni di prelievo dei campioni, tutto il materiale estratto sarà esaminato e tutti gli elementi che lo caratterizzano saranno riportati su un apposito report di campo. In particolare, sarà segnalata la presenza nei campioni di contaminazioni evidenti (evidenze organolettiche).

**CONSIDERATO** che le terre e rocce prodotte dalle operazioni di scavo sono state quantificate in **18.180 mc**, totalmente destinate ad essere riutilizzate in loco, fatto salvo quanto emergerà dall'esito della caratterizzazione;

**CONSIDERATO** che gli studi e le indagini svolte hanno permesso di ricostruire l'assetto geologico, morfologico e idrogeomorfologico locale e, quindi, le caratteristiche dei termini litologici affioranti o sub-affioranti nell'area di interesse;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il "Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" prevede in via estimativa:

- N° 10 punti di indagine, mediante scavi esplorativi;
- N° 10 campionamenti: corrispondenti a n. 1 campioni per punto di indagine, trattandosi di scavi non superiori a -1 m sul piano campagna.

I parametri che saranno esaminati sono i seguenti:

- Metalli: As, Cd, Co, Cr tot, Cr VI, Hg, Ni, Pb, Cu, Zn;
- Idrocarburi C>12;
- Contenuto di acqua;
- Scheletro (frazione > 2 cm);
- Amianto totale;

Ai parametri sopraelencati, si propone di aggiungere ulteriori parametri analitici solo per gli scavi ricadenti in aree a distanze inferiori a 20 m dalle infrastrutture viarie di grande comunicazione, di seguito specificati:

- Aromatici [BTEX+Stirene] (parametri da 19 a 24 della Tab. 1, All. 5 al Titolo V della Parte IV, D.Lgs. 152/2006)
- Aromatici Policiclici [IPA] (parametri da 25 a 38)

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le analisi chimico-fisiche effettuate su ogni campione, in relazione alla tipologia di materiali da utilizzare, faranno riferimento al set minimo individuato dal D.P.R. 120/2017.

I risultati delle analisi sui campioni saranno confrontati con le concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alle Colonne A e Tabella 1 Allegato 5 del titolo V della parte IV del decreto legislativo 152/06;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda le volumetrie si prevede lo scavo dei seguenti quantitativi di materiale:

AREA DI SCOTICO (10.600 mq) x PROFONDITA' DI SCAVO (0,3 m)	=	3.180 mc
AREA LAMINAZIONE (15.000 mq) x PROFONDITA' DI SCAVO (1 m)	=	<u>15.000 mc</u>
<b>TOTALE</b>		<b>18.180 mc</b>

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il fabbisogno complessivo per l'esecuzione delle opere (rilevati stradali, fossi stradali, ricomposizioni, ...) risulta pari a circa 80.000 mc, il quale in caso di idoneità potrà essere parzialmente compensato mediante riutilizzo del materiale movimentato; per la restante quota si provvederà all'approvvigionamento dall'esterno da siti autorizzati (cfr Piano preliminare di utilizzo - Appendice A - Individuazione dei siti di cava e deposito).

In ogni caso per tutte le opere richiamate, in fase di progetto esecutivo e prima dell'inizio dei lavori, il proponente si riserva di effettuare una stima maggiormente dettagliata.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che è stata individuata l'area da adibire a deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo, in una zona confinata dell'area di cantiere;

in accordo all'art.5 del DPR 120, il sito di deposito temporaneo rientra nella medesima classe di destinazione d'uso urbanistica del sito di produzione (in quanto attigui) e sarà attrezzato in modo che:

- vengano definite n.2 aree di deposito entro le quali saranno rispettivamente stoccate e caratterizzate le terre;
- il deposito venga identificato in modo univoco mediante il posizionamento, in maniera visibile, di apposita segnaletica riportante le seguenti informazioni:

- sito di produzione
- quantità del materiale depositato
- dati amministrativi del piano di utilizzo;

Il deposito intermedio accoglierà esclusivamente il quantitativo di materiale che verrà riutilizzato per il cantiere, in quanto il materiale ritenuto non idoneo al recupero verrà avviato a discarica autorizzata

**CONSIDERATO e VALUTATO** che saranno prodotti principalmente i seguenti rifiuti:

- 17 03 02 miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01;
- 17 09 04 rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 17 09 01, 17 09 02 e 17 09 03;

e tal fine sono stati individuati dei siti in grado di accogliere materiali di risulta come da Decreto del 5 aprile 2006, n.186 Regolamento recante modifiche al decreto ministeriale 5 febbraio 1998 «Individuazione dei rifiuti non pericolosi sottoposti alle procedure semplificate di recupero, ai sensi degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22».

Attività:	RICICLAGGIO MATERIALI INERTI		
	COMUNE	Ditta	Distanza
	CAMPAGNA LUPIA (VE)	IDEA SRL	40 KM
	CAMPODARSEGO (PD)	CARRARO F.LLI SRL	40 KM

Attività:	DISCARICA DI RIFIUTI INERTI		
	COMUNE	Ditta	Distanza
	VEDELAGO (TV)	TRENTIN GHIAIA SPA	60 KM

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, concordemente all'allegato 3 del DPR 120/2017, le terre provenienti dalle attività di scavo subiranno soltanto:

- riduzione volumetrica mediante macinazione;
- selezione granulometrica mediante vaglio;

operazioni che rientrano nella "normale pratica industriale", quindi ammissibili ai sensi dell'art.183, comma 1, lettera gg del DLgs 152/2006;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che

il trasporto delle terre e rocce da scavo sarà effettuato con autocarri;

il materiale scavato, destinato al riutilizzo, sarà esclusivamente movimentato all'interno del cantiere;

l'eventuale materiale, che non verrà riutilizzato in loco, sarà trasportato previa emissione dei Documenti di trasporto, di cui all'allegato 6 del DPR 120/2017;

l'eventuale trasporto delle terre e rocce da scavo che verranno conferite presso siti autorizzati al riciclaggio o discarica avverrà con autocarri previa emissione dei "formulari di identificazione del rifiuto" F.I.R.;

tutti gli autocarri adibiti al trasporto delle terre e rocce da scavo saranno dotati di telone per limitare la diffusione delle polveri;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il piano di utilizzo avrà durata pari al tempo necessario per l'esecuzione dei lavori;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che nella fase di progettazione esecutiva e, comunque prima dell'inizio dei lavori, verrà predisposto il piano di caratterizzazione delle terre, che verrà sottoposto a Verifica di Ottemperanza al MATTM;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in fase di progettazione esecutiva, e comunque prima dell'inizio dei lavori, in conformità alle previsioni del presente Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti:

- dovrà essere effettuato il campionamento dei terreni, nell'area interessata dai lavori, per la loro caratterizzazione, al fine di accertarne la non contaminazione ai fini dell'utilizzo allo stato naturale, in conformità con quanto pianificato in fase di autorizzazione;
- dovrà essere redatto, una volta accertata l'idoneità delle terre e rocce scavo all'utilizzo ai sensi e per gli effetti dell'articolo 185, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, un apposito progetto in cui verranno definite:

- 1) le volumetrie definitive di scavo delle terre e rocce;
- 2) la quantità delle terre e rocce da riutilizzare;
- 3) la collocazione e durata dei depositi delle terre e rocce da scavo;
- 4) la collocazione definitiva delle terre e rocce da scavo.

Gli esiti delle attività eseguite ai sensi del comma 3 saranno trasmessi al MATTM prima dell'avvio dei lavori;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, qualora in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, non venga accertata l'idoneità del materiale scavato all'utilizzo ai sensi dell'art. 185, comma 1, lettera c), le terre e rocce dovranno essere gestite come rifiuti ai sensi della Parte IV del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

**CONSIDERATO** che in fase di progettazione esecutiva, sulla base di un maggiore dettaglio progettuale, sarà aggiornato il bilancio materie valutando prioritariamente il possibile reimpiego dei materiali di scavo nell'ambito dello stesso progetto in funzione delle caratteristiche geologico/tecniche delle terre e rocce da scavo e della compatibilità con i fabbisogni previsti; in particolare sarà valutata nel dettaglio l'idoneità dei siti di cava in funzione delle caratteristiche geotecniche dei materiali e dell'effettivo stato di attività dei siti medesimi;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la movimentazione delle terre nei depositi temporanei, verrà effettuata usando esclusivamente la viabilità interna al cantiere;

**VALUTATO** che in fase di progettazione esecutiva il proponente dovrà presentare ai fini dell'approvazione il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017;

#### Quadro di riferimento ambientale

##### componente ambientale atmosfera

**CONSIDERATO** che la componente ambientale atmosfera (aria) è stata valutata con uno studio che ha identificato le prevedibili emissioni imputabili al traffico veicolare; analizzato le caratteristiche meteorologiche della zona interessata dal tracciato e simulato le ricadute al suolo degli inquinanti;

**CONSIDERATO** che in base ai dati registrati nel territorio della Provincia di Padova, si evidenzia in particolare un'incidenza del settore dei "Trasporti su strada" pari al 58% degli NOx emessi, del 38% di CO2, del 25% del Pb, oltre che il 16% di PM10. Rispetto ai dati registrati nel precedente Inventario, pur in presenza di un generale miglioramento della qualità dell'aria, si registra un considerevole incremento delle emissioni generate dal traffico, ad eccezione del parametro di CO2;

**CONSIDERATO** che l'analisi è stata ristretta al territorio del Comune di Monselice e con particolare attenzione ai maggiori inquinanti generati dalla combustione di motori benzina, GPL e diesel nel settore "Trasporti su strada". Inoltre è stata verificata l'incidenza dei dati di emissione riscontrati a Monselice rispetto a quelli registrati a livello provinciale;

DETTAGLIO DEL TRASPORTO SU STRADA DEL COMUNE DI MONSELICE (INEMAR 2013) E INCIDENZA SUL DATO DELLA MACROAREA PROVINCIALE

Territorio	Macrosettore	PM2.5	CO	Pb	COV	PTS	NOx	CO2	PM10
Comune di Monselice	Trasporto su strada	15,07336	322,831	6,579	77,4397	22,4232	354,559	85,23	17,56161
Provincia di Padova	Trasporto su strada	321	6548	178	2362	489	6726	1818	385
INCIDENZA SU DATO PROVINCIALE		4,6%	3,7%	3,6%	3,2%	4,6%	5,2%	4,6%	4,5%

**CONSIDERATO** che il dato medio di incidenza sulla Provincia di Padova risulta essere attorno al 4%, con alcuni picchi oltre il 5% (es. NOx) probabilmente dovuto al significativo volume di traffico veicolare e alla scarsa capacità di assorbimento dello stesso da parte dell'attuale sistema di collegamento viario/ autostradale;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda i dati di monitoraggio delle centraline appartenenti al programma di valutazione di ARPAV sono stati presi a riferimento i dati inclusi nella relazione regionale sulla qualità dell'aria 2016;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda l'area di intervento, si farà riferimento alle due stazioni più prossime, ossia Este e Monselice:

- La centralina "Este", dislocata nella zona caratterizzata storicamente dalle attività delle cementerie, è di tipologia "industriale suburbano" ed è riferita ai parametri SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub>, CO, O<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, B(a)P e Metalli. e dista circa 9 km dall'area di intervento;
- La centralina "Monselice", invece, è ubicata in zona urbana (Via Beata Madre Teresa di Calcutta) ed è del tipo "background" (in convenzione) e dista circa 4 km dall' area di intervento;

**STAZIONE DI ESTE – CONCENTRAZIONI REGistrate NELL'ANNO 2016**

	NO <sub>2</sub>		NO <sub>x</sub>	O <sub>3</sub>			CO	SO <sub>2</sub>
	N° sup. lim. orario 200 µg/m <sup>3</sup>	Media anno (µg/m <sup>3</sup> )	Media anno (µg/m <sup>3</sup> )	N° sup. soglia informazione 180 µg/m <sup>3</sup>	N° sup. soglia allarme 240 µg/m <sup>3</sup>	N° sup. obietti. lungo termine 120 µg/m <sup>3</sup>	N° sup. val. limite prot. salute umana (medmob 8h)	N° sup. limite giornaliero 125 µg/m <sup>3</sup>
Valore	0	25	48	0	0	37	0	0
Limite		40	40					

	PM <sub>10</sub>		PM <sub>2.5</sub>	B(a)P	Pb	As	Ni	Cd	Hg
	N° sup. limite/giorno	Media anno (µg/m <sup>3</sup> )	Media anno (µg/m <sup>3</sup> )	Media anno (ng/m <sup>3</sup> )	Media anno (µg/m <sup>3</sup> )	Media anno (ng/m <sup>3</sup> )	Media anno (ng/m <sup>3</sup> )	Media anno (ng/m <sup>3</sup> )	Media anno (ng/m <sup>3</sup> )
Valore	40	30	20	0,7	0,007	0,7	1,9	0,2	<1
Limite		40	25	1	0,5	8	20	5	

**CONSIDERATO e VALUTATO** che dai dati emerge un quadro sostanzialmente buono per la zona di Este, eccezion fatta per le concentrazioni annuali di NO<sub>x</sub> e per il numero di superamenti dell'obiettivo a lungo termine di contenimento dell'ozono e del limite giornaliero di PM<sub>10</sub>.

Per quanto riguarda la stazione di Monselice, questa risultava attiva solo dal mese di ottobre e che pertanto la serie di dati non era sufficientemente rappresentativa dell'anno analizzato. Nel sito di ARPAV risultano comunque già pubblicati alcuni dati riferiti all'anno 2017, che in particolare si riferiscono ai PM<sub>10</sub> (n. superamenti limite/giorno 78 e media annuale 38 µg/m<sup>3</sup>) e che sembrano peggiorativi rispetto alla centralina di Este;

**CONSIDERATO** che nell'ambito di analisi del progetto di ampliamento alla terza corsia del tratto autostradale compreso tra Monselice e Padova, la società Autostrade per l'Italia Spa ha commissionato una serie di campagne di misurazioni con mezzo mobile eseguita tra il 2011 e il 2016.

I dati raccolti durante le suddette campagne erano stati comparati in particolare con quelli delle stazioni di monitoraggio ARPAV di Padova-Mandria e Monselice.

Si riportano le conclusioni proposte nello studio di impatto ambientale di Autostrade per l'Italia Spa, in merito alla campagna di monitoraggio eseguita con mezzo mobile lungo l'asse autostradale in Comune di Due Carrare (PD):



*“Dall’analisi dei dati rilevati nel 2011 si evidenzia che la concentrazione del biossido di azoto nel sito di misura del mezzo mobile è inferiore alla concentrazione registrata dalla stazione PD-Mandria e sostanzialmente identica a quella registrata nella stazione di Monselice: di fatto non è possibile distinguere l’apporto dell’autostrada rispetto al fondo.*

*L’andamento orario delle concentrazioni presenta i massimi in corrispondenza delle ore caratterizzate dal maggiore traffico e una concentrazione notturna più elevata di quella registrata nelle ore centrali della giornata dovuta alla stabilità atmosferica.*

*Per quanto riguarda il particolato, sia il PM10 che il PM2.5, il dato di concentrazione del mezzo mobile è sempre inferiore a quello delle centraline: in modo più significativo rispetto a PD-Mandria, sostanzialmente analogo a quello di Monselice.*

*Anche in questo caso l’apporto dell’autostrada alle concentrazioni di particolato presso il mezzo mobile non è apprezzabile e la misura conferma l’ampia diffusione che questo inquinante ha sul territorio con una scarsa variabilità a causa del carattere secondario che lo contraddistingue.*

**CONSIDERATO** che anche per il monossido di carbonio le concentrazioni misurate dal mezzo mobile in prossimità dell’autostrada sono inferiori sia come media sul periodo che per ciascuna ora della giornata alle concentrazioni rilevate dalla centralina PD-Mandria, mentre sono superiori solo durante le ore notturne alle concentrazioni rilevate dalla centralina di Monselice.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che complessivamente i dati e le analisi sopra riportate definiscono una situazione di qualità dell’aria nel sito di misura e, per estensione, lungo l’intero tratto in studio, complessivamente accettabile in quanto riconducibile a quella rilevata per i contesti di fondo urbano rappresentati dalla centralina di Monselice, le cui concentrazioni sono sempre nei limiti;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la nuova soluzione viaria proposta, oltre ai benefici indotti sulla capacità di assorbimento e fluidificazione del traffico, comporta una traslazione di un significativo volume di traffico (soprattutto di mezzi pesanti) attualmente gravanti sull’abitato di Monselice, dall’attuale casello autostradale (ubicato ad una distanza di circa 4 km) al nuovo casello (localizzato ad una distanza di circa 1 km). In termini di percorrenza, il traffico in uscita percorrerà, per raggiungere i rispettivi caselli autostradali:

- circa 5 km verso il casello esistente;
- circa 2 km verso il nuovo casello;

comportando una riduzione di circa 3 km di percorrenza e, soprattutto, evitando di convogliare il traffico con le rispettive emissioni in direzione del centro abitato di Monselice;

**CONSIDERATO** che il Proponente ha presentato uno studio quantificando le principali emissioni in atmosfera, confrontando lo scenario viabilistico ed emissivo attuale con quello di progetto, in particolare prendendo a riferimento le movimentazioni in direzione Padova, ovvero quelle che potenzialmente usufruiscono dell’attuale casello autostradale per accedere alla A13.

Nello scenario futuro si ipotizza che i medesimi veicoli, potendo risparmiare circa 3 km di percorrenza per accedere all’autostrada, preferiranno usufruire del nuovo casello in progetto.

Va specificato che i dati dei flussi forniti dal Piano viabilistico della Provincia di Padova sono espressi in "veicoli equivalenti" e, quindi, tengono conto delle diverse caratteristiche dei veicoli (leggeri, semi leggeri, pesanti); infatti i veicoli merci sono stati resi equivalenti alle autovetture attraverso coefficienti standard (pari a 1,5, 2 e 2,5 in base alla lunghezza).

Nel caso specifico, per rendere equivalenti i veicoli merci in termini prudenziali, è stato considerato un coefficiente standard di 2,5.

Il traffico attualmente registrato nell’ora di punta (7.30 - 8.30), in termini di veicoli equivalenti, sulla SS16 in direzione Padova, ossia in direzione dell’attuale casello autostradale, risulta pari a 918 e viceversa il traffico proveniente da Padova è stimato sulla rotonda di ingresso al Polo Agrologico pari a 820 veicoli.

In base ai dati del traffico attuale e di previsione, tenuto conto dei parametri medi deducibili dall’Inventario IN.EM.AR 2014 della Regione Lombardia, sviluppiamo l’analisi delle emissioni dei principali inquinanti derivati dal traffico, secondo la metodologia COPERT IV (Ntziachristos e Samaras, 2006). Tale metodologia fornisce i fattori di emissione medi di numerosi inquinanti, in funzione della velocità dei veicoli, per più di 100 classi veicolari.



Fattori di emissione medi da traffico in Lombardia nel 2014 per tipo di veicolo - public review  
(Fonte: INEMAR ARPA LOMBARDIA)

Tipo di veicolo	Consumo specifico	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	COV	CH <sub>4</sub>	CO	CO <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> O	NH <sub>3</sub>	PM2.5	PM10	PTS	CO <sub>2</sub> e q	Prec. urs. O <sub>3</sub>	Tot. acidif. (H <sup>+</sup> )
	g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	mg/km	g/km
Automobili	55	1,0	433	36	9,2	442	167	5,9	13	28	40	53	159	612	10
Veicoli leggeri < 3,5 t	79	1,5	864	59	4,3	434	237	7,9	2,8	60	77	94	240	1 161	19
Veicoli pesanti > 3,5 t e autobus	203	4,0	5 572	256	43	1 408	612	22	5,4	169	218	276	619	7 209	122
Ciclomotori (< 50 cm <sup>3</sup> )	21	0,4	142	3 651	78	6 535	66	1,0	1,8	69	75	81	70	4 544	3,2
Motocicli (> 50 cm <sup>3</sup> )	33	0,6	156	1 116	97	6 302	102	2,0	2,0	25	31	37	105	2 001	3,5
Veicoli a benzina - Emissioni evaporative					136									136	

**CONSIDERATO** che In base ai dati medi di cui alla tabella sopra e ai dati del traffico di cui al Piano della Viabilità della Provincia di Padova, sono state calcolate le stime di emissione per ogni singolo macroinquinante nello scenario presente (percorrenza azienda Agrologic - Vecchio Casello = 5 km) e nello scenario di progetto (percorrenza azienda Agrologic - Nuovo Casello = 2 km).

Per quanto riguarda lo scenario di progetto, è stato stimato che il traffico in uscita in direzione Padova sarà pari a 135 veicoli, di cui circa 90 rappresentato da mezzi pesanti e 35 da automezzi.

Il volume dei mezzi pesanti viene reso equivalente attraverso il coefficiente 2,5, pertanto i veicoli equivalenti in uscita risultano complessivamente:  $(90 \times 2,5) + 35 = 260$

Il traffico in ingresso è stimato invece in 285 veicoli provenienti da Padova, di cui si considera 95 di automezzi e 190 di mezzi pesanti, che resi equivalenti sommano un totale di 570;

Si riporta di seguito gli esiti delle stime effettuate:

**- TRAFFICO IN USCITA -**

Fattori di emissione stimati nell'ora di punta nel tratto di SS16 compreso tra Polo Agrologico e casello autostradale

Scenario	Traffico	Percorso	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	COV	CH <sub>4</sub>	CO	CO <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> O	NH <sub>3</sub>	PM <sub>2.5</sub>	PM <sub>10</sub>	PTS
	veic./eq.	km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km
Valore medio	-	-	1	433	36	9	442	167	6	13	28	40	53
Stato di fatto	918	5	4701	1995946	183506	42210	2027661	767691	27151	56759	130593	183183	242017
Stato di progetto	1143	2	2341	989577	81433	21022	1009954	382355	13522	29763	65041	91232	121032
DIFF.	225	-3	-2360	-997369	-82074	-21188	-1017907	-385346	-13629	-29997	-65553	-91950	-121985
	25%	-60%	-50%	-50%	-50%	-50%	-50%	-50%	-50%	-50%	-50%	-50%	-50%

**- TRAFFICO IN INGRESSO -**

Fattori di emissione stimati nell'ora di punta nel tratto di SS16 compreso tra Polo Agrologico e casello autostradale

Scenario	Traffico	Percorso	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	COV	CH <sub>4</sub>	CO	CO <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> O	NH <sub>3</sub>	PM <sub>2.5</sub>	PM <sub>10</sub>	PTS
	veicoli eq.	km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km
Valore medio	-	-	1	433	36	9	442	167	6	13	28	40	53
Stato di fatto	820	6	4199	1774832	148051	37704	1811379	685728	24253	53380	116852	163627	217074
Stato di progetto	1390	2	2847	1203423	99030	25565	1228203	464657	16444	36194	79096	110947	147187
DIFF.	570	-3	-1352	-571409	-47021	-12139	-583176	-220771	-7808	-17186	-37556	-52680	-69887
	70%	-60%	-32%	-32%	-32%	-32%	-32%	-32%	-32%	-32%	-32%	-32%	-32%

**CONSIDERATO e VALUTATO** che alla luce dei risultati ottenuti, è possibile affermare che il nuovo casello di Monselice Sud permetterà di assorbire meglio il traffico indotto dalla zona industriale, oltre che quello proveniente dagli altri centri urbani limitrofi, con l'ulteriore effetto di ridurre in maniera significativa tutte le emissioni attualmente prodotte in atmosfera e gravanti adesso sul centro abitato di Monselice;

**CONSIDERATO** che gli impatti attesi durante la **fase di cantiere**

- consistono essenzialmente da inquinanti dovute a traffico veicolare, gas di scarico dei motori dei mezzi d'opera e dei mezzi pesanti utilizzati per il trasporto dei materiali e nel sollevamento di polveri originate dalle attività di movimenti terra e dalle attività di demolizione;
- gli impatti dovuti al traffico veicolare riguardano le seguenti emissioni: NO<sub>x</sub>, PM, COVNM, CO, SO<sub>2</sub>; tali sostanze, se pur nocive, non saranno emesse in quantità e per un tempo tale da compromettere in maniera significativa la qualità dell'aria. L'intervento perciò non determinerà direttamente alterazioni permanenti nella componente "aria" nelle aree di pertinenza dei cantieri;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'incremento del traffico veicolare indotto dalle attività di cantiere, non può considerarsi comunque significativo per gli effetti ambientali indotti in quanto oggettivamente non di notevole entità come numero di veicoli/ora;

per quanto attiene alla dimensione temporale, detto impatto si realizzerà solo durante la fase di cantiere (impatto reversibile), mentre riguardo la sua entità e complessità, tale impatto può reputarsi di bassa entità, attese le caratteristiche geomorfologiche e ubicazionali (ottima accessibilità) dell'area di intervento;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le emissioni di polveri in atmosfera sono dovute essenzialmente alla fase di scavo e alle attività di movimentazione e trasporto effettuate dalle macchine di cantiere; si stima che l'incidenza di tale fattore ambientale sulla componente aria sia basso, in quanto le polveri emesse, che costituiscono un danno temporaneo, e quindi reversibile, derivanti esclusivamente dalla movimentazione di materiali, non saranno tali da modificare la qualità dell'aria;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le opere in progetto non prevedono l'utilizzo di impianti di combustione e/o riscaldamento né attività comportanti variazioni termiche, immissioni di vapore acqueo, ed altri rilasci che possano modificare in tutto o in parte il microclima locale;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per mitigare il seppur ridotto impatto, saranno adottate tutte le corrette procedure di gestione ambientale del cantiere, quali la bagnatura delle piste di cantiere, l'installazione di un impianto di lavaggio delle ruote degli autotreni in uscita dai cantieri, la copertura dei carichi che possono essere dispersi in fase di trasporto;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in relazione agli impatti attesi durante la **fase di esercizio**

- il progetto del nuovo casello produrrà un incremento dei potenziali fruitori dell'autostrada A13, che produrranno emissioni in atmosfera di tipo viabilistico; tuttavia, gli studi previsionali condotti hanno dimostrato che la realizzazione del nuovo casello comporterà benefici, su scala comunale, sulla fluidità del traffico e sulle emissioni atmosferiche prodotte dai mezzi in ingresso e uscita dalla zona produttiva di Monselice.
- La traslazione del traffico verso l'area di intervento potrà comportare, a scala ridotta e su pochi potenziali ricettori isolati, un incremento delle concentrazioni emissive, che tuttavia saranno contenute grazie alle misure di mitigazione previste (barriere arboree, viabilità di connessione tra casello e la rete stradale locale,..) che renderanno l'impatto trascurabile.
- Nel bilancio degli impatti si considera prevalente l'influsso positivo che verrà generato sulla zona residenziale di Monselice con una significativa riduzione delle emissioni nocive ad oggi registrate, tale da poter considerare, a larga scala, l'impatto come positivo.

**VALUTATO** che alla luce dello studio effettuato, è possibile affermare che il nuovo casello di Monselice Sud permetterà di assorbire meglio il traffico indotto dalla zona industriale, oltre che quello proveniente dagli altri centri urbani limitrofi, con l'ulteriore effetto di ridurre in maniera significativa tutte le emissioni attualmente prodotte in atmosfera e gravanti adesso sul centro abitato di Monselice;

**VALUTATO** che il progetto in esame, grazie alle misure di mitigazione previste, non produce impatti significativi, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, per quanto riguarda la componente atmosfera;

componente ambiente idrico

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda l'ambiente idrico superficiale e sotterraneo gli elementi da prendere in considerazione per la caratterizzazione della componente, in relazione alla tipologia di opera in esame, sono:

- Approntamento ed esercizio delle aree di cantiere;
- Aree per lo stoccaggio definitivo delle terre di scavo;
- Realizzazione del casello, realizzazione degli svincoli e delle viabilità di raccordo con la rete esistente, con conseguente impermeabilizzazione del territorio e sottrazione definitiva di suolo agrario.
- Raccolta delle acque di dilavamento;
- Accidentali sversamenti dei mezzi transanti in ingresso/uscita dallo svincolo.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, in relazione agli impatti attesi durante la **fase di cantiere**, i rischi più significativi riguardano:

- Interferenze negative con l'attuale sistema di distribuzione / regimazione delle acque;
- Inquinamento permanente di acque superficiali da scarichi diretti;

- Inquinamento di corpi idrici superficiali per dilavamento meteorico di superfici inquinate;
- Rischi di inquinamento di corpi idrici da sversamenti incidentali di sostanze pericolose da automezzi;
- Inquinamento di corsi d'acqua superficiali da scarichi di cantiere.

L'esecuzione dei lavori comporta la generazione diretta o indiretta di acque reflue che, prima di essere immesse nel loro recapito finale, devono essere adeguatamente trattate.

Le origini delle acque reflue sono relative a:

1. acque meteoriche di dilavamento dei piazzali del cantiere;
2. lavaggio ruote dei mezzi che trasportano il materiale scavato ed il calcestruzzo;
3. lavaggio delle canale delle autobetoniere;
4. lavaggio degli automezzi manuale;
5. scarichi civili.

Per ogni singolo tipo di acque reflue è stata prevista una rete distinta di raccolta e convogliamento con immissione nel relativo impianto di depurazione. Le acque reflue industriali e meteoriche trattate saranno riutilizzate per le attività di cantiere; le acque in esubero saranno convogliate nel punto di scarico.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che tali quantitativi non sono tali da determinare impatti negativi significativi sulla componente in esame;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in relazione agli impatti attesi durante la **fase di esercizio**:

i possibili impatti sull'ambiente idrico, in fase di esercizio sono riconducibili a captazione, trattamento e smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma e a possibili interferenze dell'opera con l'idrografia e/o l'idrogeologia del territorio;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che

- l'area oggetto di intervento ricade all'interno del bacino scolante della laguna di Venezia, pertanto deve essere prevista l'installazione di un sistema di disoleazione per le acque raccolte nel piazzale di esazione in modo tale da non apportare idrocarburi nella rete idrografica principale. Le altre acque di dilavamento verranno raccolte in opportune sedi e soggette a fitobiodepurazione andando a realizzare una wetland e la piantumazione di opportune piante. L'area umida sarà progettata tenendo conto che l'acqua in emissione dovrà essere interessata tre passaggi: sedimentazione del materiale più grossolano, assimilazione degli inquinanti da parte delle piante, fissazione. All'interno delle compensazioni sarà poi prevista la realizzazione di vasche di laminazione nel principio dell'invarianza idraulica.
- le acque trattate dall'impianto di depurazione saranno conformi a quanto prescritto dalle vigenti normative antinquinamento, con particolare riferimento ai limiti di cui al D.Lgs. 152 del 03/04/2006;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le opere di progetto

- garantiscono la continuità idraulica tra monte e valle;
- prevedono l'adeguamento e la manutenzione degli attraversamenti idraulici esistenti senza che questa possa in alcun modo pregiudicarne la funzionalità;
- le opere non interferiscono con aree vincolate dal Piano di Assetto Idrogeologico dell'AdB;

**VALUTATO** che la realizzazione dell'intervento non comporta impatti significativi sull'ambiente idrico e che in particolare le opere in progetto, grazie alle misure di mitigazione previste, non peggiorano le condizioni di funzionalità idraulica del reticolo idrografico e non costituiscono un fattore di aumento della pericolosità idraulica localmente, né nei territori a valle o a monte, poiché esse non producono significativi ostacoli al normale e libero deflusso delle acque né causano una riduzione della capacità di invaso delle aree;

#### componente ambientale suolo e sottosuolo

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda il suolo e sottosuolo la dimensione dell'infrastruttura consente di ritenere non significativo il contributo dato dalla fase di esercizio in termini di impatti che comportino ricadute al suolo;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in fase di cantiere

gli effetti potenziali sono connessi essenzialmente alle attività maggiormente significative, ovvero quelle legate alla cantierizzazione dell'area, alle opere di scavo e alla movimentazione e stoccaggio delle materie prime e dei materiali di risulta.

si tratta di un'occupazione temporanea di suolo la cui effettiva durata è legata all'andamento cronologico dei lavori;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che al fine di minimizzare tali impatti, saranno adottate opportune misure volte alla razionalizzazione ed al contenimento della superficie dei cantieri, con particolare attenzione alla viabilità di servizio ed alle aree da adibire allo stoccaggio dei materiali;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che relativamente ai potenziali disturbi provocati dalla realizzazione delle opere di scavo, si sottolinea l'impossibilità, date le caratteristiche morfologiche del territorio in oggetto, di ingenerare fenomeni di instabilità;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in fase di esercizio

data la tipologia di opera in questione, le azioni più significative riguardano l'uso della risorsa suolo.

si specifica che il consumo di suolo è limitato alle nuove rampe di entrata / uscita all'asse autostradale, la nuova viabilità di connessione con la SR 104, la nuova rotonda ed il piazzale di esazione ;

**CONSIDERATO** che in merito all'impermeabilizzazione dei suoli

- le opere determinano un aumento delle superfici impermeabilizzate solo relativamente alle porzioni delle opere sopraelencate;
- le misure di mitigazione messe in atto riguardano le opere necessarie a garantire l'invarianza idraulica dell'area di intervento e le opere di mitigazione a verde, capaci di assorbire anche altri tipi di impatti come il sollevamento delle polveri, gli inquinanti atmosferici e, anche se in misura contenuta, l'inquinamento acustico.

**VALUTATO** che l'impatto sul suolo e sottosuolo è non significativo sia in fase di cantiere che in fase di esercizio;

#### componente ambientale rumore

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in fase di cantiere

le attività che costituiscono possibili fonti di inquinamento acustico possono essere individuate come di seguito:

- realizzazione delle opere di scavo;
- flusso di mezzi adibiti al trasporto dei materiali;
- attività legate al confezionamento delle materie prime;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che

- la produzione di rumore e vibrazioni in questa fase risulterà piuttosto modesta, non essendo prevista la realizzazione di opere civili di particolare impegno, quali palificazioni, infissione di palancole, attraversamenti con l'utilizzo di macchine spingitubo;
- si tratta di impatti reversibili, in quanto legati alla durata dei lavori, puntuali, e come tale il loro contributo risulta distribuito durante l'arco della giornata lavorativa;
- in conformità a quanto previsto dal D.P.C.M. del 14.11.1997, i valori limite di emissione del rumore delle sorgenti sonore mobili di cui all'art. 2, comma 1, lettera d, della Legge n. 447 del 26.10.1995, dei singoli macchinari costituenti le sorgenti sonore fisse, sono regolamentati dalle norme di omologazione e certificazione delle stesse, pertanto, l'utilizzo di macchinari ed attrezzature omologate e a norma dal punto di vista delle emissioni sonore nonché sottoposte alle verifiche periodiche previste dalla normativa vigente, garantisce il rispetto della normativa in materia di emissioni acustiche in cantiere;
- la fase di cantiere è temporalmente limitata, ma dovranno comunque essere evitate lavorazioni notturne e festive, eseguite nel rispetto dei limiti previsti dalla normativa per i cantieri evitando per quanto possibile la richiesta di deroghe;

- Saranno comunque previsti, presso i ricettori più prossimi all'area di cantiere, gli opportuni accertamenti tecnici preventivi sullo stato d'essere dei fabbricati e verranno adottate le procedure di prevenzione e gestione degli effetti disturbanti indotti dalle vibrazioni, incluse specifiche attività di monitoraggio nei periodi di maggiore disturbo.

**CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di esercizio**

- le opere in progetto non possiedono caratteristiche tali da poter produrre emissioni acustiche che possano determinare il superamento dei limiti normativi o che, comunque, possano provocare disagi ai residenti o alla fauna;
- è previsto un modesto incremento del clima acustico in prossimità di ricettori residenziali posti in fascia di rispetto autostradale, che tuttavia non comporteranno sforamenti dei limiti di norma previsti, anche grazie alle misure di mitigazione previste (barriere fonoassorbenti).

**VALUTATO** che l'impatto sulla componente rumore si ritiene non significativo in fase di esercizio e di modesta entità e del tutto reversibili in fase di cantiere;

componente Habitat Natura 2000 ed ecosistemi

**CONSIDERATO** che

- gli interventi in oggetto non ricadono all'interno di siti della Rete Natura 2000, né si prevedono effetti sugli stessi;

**CONSIDERATO** che è stata redatta una relazione di valutazione di incidenza ambientale (VINCA) da cui è emerso che:

- richiamato il paragrafo 2.2 dell'allegato A alla DGRV n. 1400/2017, l'intervento rientra nella fattispecie riferibile al caso generale "*piani, progetti e interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000*" in quanto:
  - ✓ l'intervento, per le attività svolte e per le modalità operative proposte, non interferisce con habitat o habitat di specie e non può avere effetti o impatti negativi significativi sugli stessi;
  - ✓ non ci sono effetti a carico delle specie di cui alle direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE;
  - ✓ gli eventuali effetti che ne derivano si esauriscono prima di raggiungere le specie di interesse comunitario presenti nei siti della rete Natura 2000;
  - ✓ non cambia l'idoneità ambientale dei luoghi interessati rispetto alle specie segnalate come conseguenza dell'effettuazione dell'intervento.

**CONSIDERATO e VALUTATO** in base alle considerazioni effettuate, vista la tipologia dell'intervento descritto e la morfologia dell'area, si ritiene che per la realizzazione delle opere non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000;

componente ambientale paesaggio

**CONSIDERATO** che i principali fattori di causa d'impatto derivanti dal progetto inerenti direttamente o indirettamente la componente paesaggio riguardano essenzialmente:

- in fase di cantiere, l'alterazione temporanea del contesto paesaggistico – visuale (dovuta alla presenza del cantiere);
- in fase di esercizio, alterazione permanente del contesto paesaggistico – visuale (dovuta alla presenza della barriera infrastrutturale)

**CONSIDERATO** che, per quanto riguarda l'impatto visivo dell'area di cantiere, questo sarà legato al tempo strettamente necessario alla realizzazione delle opere e, al termine di questo periodo, l'area sarà ripristinata alle originarie condizioni. E' comunque prevista una recinzione perimetrale di mascheramento, oltre che il mantenimento di tutte le alberature ubicate lungo Via Basse, che costituiscono già mitigazione naturale visiva.

**CONSIDERATO** che, per quanto riguarda la fase di esercizio, l'impatto visivo dovuto alla presenza della nuova infrastruttura è mitigato dalla presenza di una quinta arborea, formato da un doppio filare di alberi e arbusti; inoltre la progettazione del tracciato viabilistico ha, per quanto possibile e in relazione anche alla presenza di edifici residenziali e vincoli territoriali/ambientali, individuato un corridoio planimetrico tale da contenere il più possibile le interferenze sul paesaggio agrario e parallelo alla strada esistente (Via Basse). Sono inoltre previste opere a verde, in corrispondenza degli svincoli, a compensazione degli impatti. Per quanto riguarda il casello, è stata utilizzata una tipologia architettonica già valutata positivamente in precedenti istruttorie di verifica di assoggettabilità a VIA.

**CONSIDERATO** che lo studio preliminare ambientale ha incluso delle prime indicazioni sulla stesura del Piano di Monitoraggio Ambientale, evidenziando in particolare l'opportunità di approfondire le seguenti matrici:

- Traffico, per quanto attiene alla verifica sui flussi in ingresso/uscita dal casello;
- Rumore e vibrazioni, in relazione ai potenziali ricettori sensibili;
- Ambiente idrico, in particolare per quanto attiene all'efficienza del sistema di raccolta e trattamento dei reflui e all'invarianza idraulica dell'area;
- Vegetazione, in relazione allo stato evolutivo delle aree di mitigazione.

e specificando inoltre che parametri, temporalità e modalità delle indagini dovranno essere concordate preventivamente con ARPAV e con la società "Autostrade per l'Italia Spa", attuale concessionario dell'autostrada A13.

**CONSIDERATO e VALUTATO** in base alle considerazioni effettuate, vista la tipologia dell'intervento descritto e la morfologia dell'area, si ritiene che per la realizzazione delle opere non risultano possibili effetti significativi negativi sul paesaggio;

**VISTA** la nota con la quale il Comune di Monselice richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

**CONSIDERATE** le caratteristiche e la localizzazione del progetto, nonché le caratteristiche degli impatti potenziali;

**RITENUTO** che l'esecuzione degli interventi previsti dovrà avvenire nel rispetto delle indicazioni, accorgimenti, mitigazioni indicati nello Studio Preliminare;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO  
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME**

**Parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento relativo al Progetto "Nuovo casello Monselice - Pozzonovo (Monselice sud) e viabilità afferente Monselice (PD)" presentato dal Comune di Monselice (PD), a condizione che vengano ottemperate le seguenti condizioni ambientali:**

Condizione ambientale n.1		
Macrofase	Ante operam	
Fase	Fase di progettazione esecutiva	
Ambito di applicazione	Altri aspetti – <b>Piano di Gestione delle terre e rocce da scavo</b>	
Oggetto della prescrizione	Per quanto riguarda la gestione delle terre e delle rocce da scavo, dovrà in fase di progettazione esecutiva il Proponente presentare, ai fini dell'approvazione, il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017. La gestione delle terre e rocce da scavo, secondo l'apposito progetto, dovrà essere autorizzata dal MATTM prima dell'inizio dei lavori.	
Termine avvio Ottemperanza	Verifica	Prima dell'avvio delle attività di cantiere

**Condizione ambientale n.1**

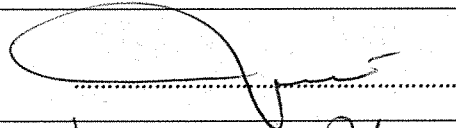
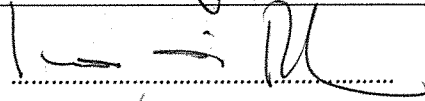
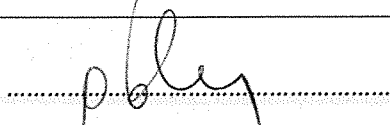
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	-

**Condizione ambientale n.2**

Macrofase	in corso d'opera
Fase	Fase di progettazione esecutiva, Fase di cantiere e Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale, mitigazioni
Oggetto della prescrizione	in fase di cantiere dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti necessari per la <b>mitigazione degli impatti</b> su tutte le componenti ambientali, quali l'utilizzo di macchine per la pulizia delle opere d'arte interessate dai lavori e l'adozione di tecniche per evitare il ristagno delle acque meteoriche e la dispersione di materiale sfuso, nonché di sistemi per l'abbattimento delle polveri nonché tutte le misure di mitigazione per il contenimento del rumore;
Termine avvio Verifica	Progettazione esecutiva, Lavori per la realizzazione dell'opera,
Ottemperanza	Esercizio dell'opera
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	Regione Veneto

**Condizione ambientale n.3**


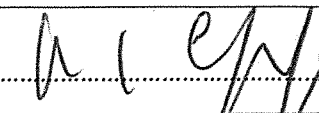
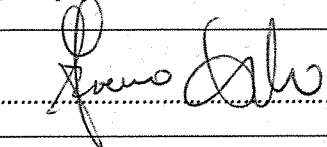
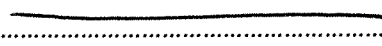
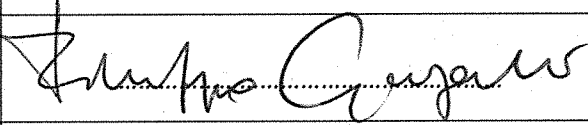
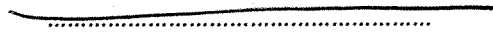
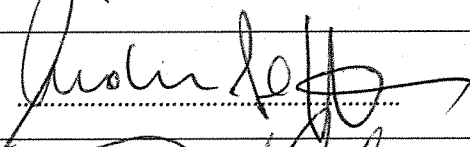
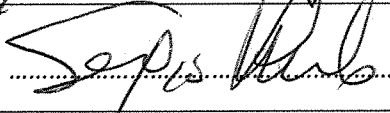
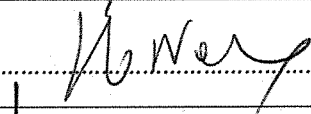
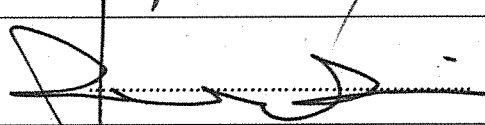
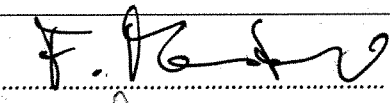
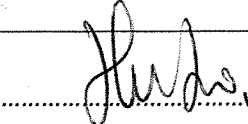
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	Il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere implementato nell'ambito della progettazione esecutiva, nel rispetto delle linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio, ISPRA-MATTM, 2014, e presentato al MATTM prima dell'inizio dei lavori.  Tale Piano, suddiviso nelle fasi Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam per tutte le matrici ambientali oggetto di monitoraggio, Ambiente idrico superficiale, Suolo e sottosuolo, Atmosfera, Rumore,  Gli esiti delle campagne di monitoraggio per ciascuna fase, Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam, dovranno essere presentati ad ARPA.
Termine avvio Verifica	Progettazione esecutiva
Ottemperanza	
Ente vigilante	MATTM (piano di monitoraggio e esiti)
Enti coinvolti	ARPA Veneto (piano di monitoraggio e controlli)

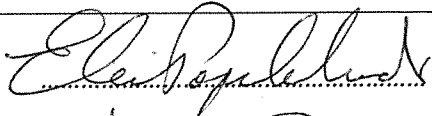
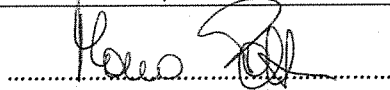
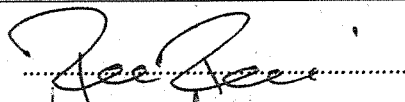
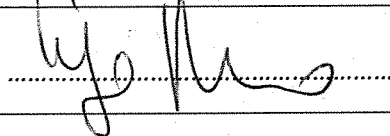
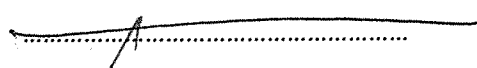
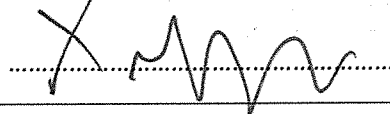
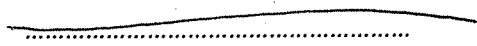
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	FAVOREVOLE (F)	
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	F	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	F	



Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale) CONTRARIO (C)		
Avv. Sandro Campilongo (Segretario) F		
Prof. Saverio Altieri		
Prof. Vittorio Amadio C		
Dott. Renzo Baldoni F		
Avv. Filippo Bernocchi F		
Ing. Stefano Bonino		ASSENTE
Dott. Andrea Borgia		ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti F		
Ing. Stefano Calzolari F		
Cons. Giuseppe Caruso		
Ing. Antonio Castelgrande F		
Arch. Giuseppe Chiriatti F		
Arch. Laura Cobello C		Cobello (CONTRARIO)
Prof. Carlo Collivignarelli		ASSENTE
Dott. Siro Corezzi C		CONTRARIO (subcom)
Dott. Federico Crescenzi F		

W

Prof.ssa Barbara Santa De Donno	F	
Cons. Marco De Giorgi	F	
Ing. Chiara Di Mambro		ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	F	
Ing. Graziano Falappa		ASSENTE
Arch. Antonio Gatto		
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	F	
Prof. Antonio Grimaldi		
Ing. Despoina Karniadaki		ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	F	
Arch. Sergio Lembo	F	
Arch. Salvatore Lo Nardo	F	
Arch. Bortolo Mainardi	F	
Avv. Michele Mauceri		ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli		ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	F	
Ing. Santi Muscarà	F	

Arch. Eleni Papaleludi Melis	F	
Ing. Mauro Patti	F	
Cons. Roberto Proietti	F	
Dott. Vincenzo Ruggiero	F	
Dott. Vincenzo Sacco		
Avv. Xavier Santiapichi	F	
Dott. Paolo Saraceno		ASSENTE
Dott. Franco Secchieri		ASSENTE
Arch. Francesca Soro		ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana		
Ing. Roberto Viviani	C	