



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Ex DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

OGGETTO: [ID 8071] Autostrada A13 Bologna-Padova ampliamento alla terza corsia Tratto Monselice-Padova sud. Modifiche non sostanziali apportate al progetto di cui al decreto di compatibilità ambientale n. 134 del 30/03/2018 - Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 2826 del 17/02/2022, acquisita al prot. MiTE-24950 del 28/02/2022, la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per l'intervento "Ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 Bologna-Padova nel tratto Monselice Padova sud - modifiche non sostanziali apportate al progetto approvato con DEC VIA n.134/2018", localizzato nei Comuni di Pernumia, Maserà di Padova, Albignasego, Monselice, Due Carrare, in Provincia di Padova.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104", allegando gli elaborati grafici di cui al punto "10. Allegati della Lista di Controllo".

Il progetto definitivo "Autostrada A13 Bologna-Padova ampliamento alla terza corsia Tratto Monselice-Padova sud" è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale conclusasi con il decreto di compatibilità ambientale interministeriale dall'esito positivo, subordinato al rispetto di specifiche condizioni ambientali, D.M. 134 del 30/03/2018, reso sulla base del parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2556 del 24/11/2017, ed è attualmente all'esame della Conferenza dei Servizi per la conformità urbanistica.

Con il Decreto Direttoriale prot. DVA-DEC-344 del 14/11/2017, reso sulla base del parere della Commissione Tecnica VIA e VAS n. 2526 del 20/10/2017, è stato approvato, ai sensi del D.M. 161/2012, il Piano di Utilizzo che prevedeva che l'inizio dei lavori avvenisse "[...] entro due anni dalla presentazione del Piano di Utilizzo [...]". In data 04/12/2019, la Società proponente ha presentato una prima richiesta di proroga del termine previsto per l'avvio dei lavori, concessa da questa Direzione Generale con nota prot. DVA-54058 del 13/07/2020, in applicazione di quanto previsto dall'art. 5, comma 6 del D.M. 161/2012, fissando al 31/01/2022 la data prevista per l'inizio dei lavori. Successivamente, in riscontro alla seconda richiesta di proroga alla scadenza per l'avvio dei lavori, presentata dalla Società proponente in data 22/11/2021, con nota prot. MATTM-133029

ID Utente: 6887

ID Documento: CreSS_05-Set_04-6887_2022-0056

Data stesura: 03/03/2022

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.

Ufficio: CreSS_05-Set_04

Data: 10/03/2022

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

del 29/11/2021 la scrivente ha concesso un'ulteriore deroga al termine di inizio lavori, fissando al 31/03/2023 la scadenza prevista per l'avvio dei lavori.

Secondo quanto riportato dalla Società proponente, le finalità e le motivazioni delle modifiche puntuali apportate al progetto valutato in sede di V.I.A. sono dovute esclusivamente ad un affinamento della cartografia di base, ed al conseguimento di una migliore sicurezza della circolazione negli specifici punti di immissione dello svincolo di Monselice. Gli interventi oggetto dell'istanza presentata prevedono:

- a) Aggiornamento dello schema di uscita dello svincolo di Monselice per migliorare le condizioni di sicurezza stradale e di renderne più intuitiva l'accessibilità all'utente;
- b) Ricucitura delle viabilità poderali e degli accessi per la manutenzione da parte dei Consorzi, anche a seguito dei nuovi rilievi e indagini eseguiti;
- c) Realizzazione di lievi traslazioni di piazzole di sosta già previste nel progetto approvato, apportate, in alcuni casi, per una maggiore compatibilità sulle proprietà private e, in altri, per consentire l'installazione dei PMV;
- d) Allungamento del muro di sostegno M004 verso Nord di circa 20 m (fino al km 97+175) e verso Sud di circa 26 m (fino al km 97+063) anch'esso per una maggiore compatibilità sulle proprietà private.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, le ottimizzazioni apportate alle categorie di interventi b), c) e d), che non interessano il nastro autostradale, consistono in modifiche minimali che ottimizzano le esigenze puntuali del territorio senza apportare alcuna variazione all'analisi degli impatti, eseguita nella fase di VIA. Pertanto, la Verifica ambientale in argomento si concentra, esclusivamente, sulla nuova configurazione della rampa di immissione dello svincolo di Monselice (Comune di Monselice) e sul relativo spostamento della piazzola di sosta con PMV.

L'intervento in valutazione si configura come "modifica" di una tipologia di opera ricadente nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, "ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato (Allegato II), ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato".

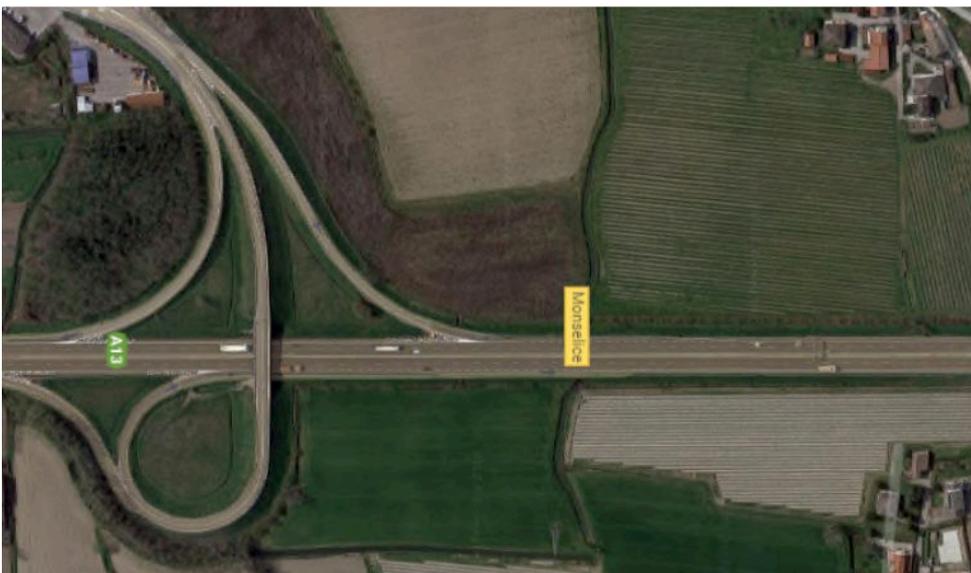


Figura 1: Svincolo di Monselice (Fonte: Lista di controllo)

Analisi e valutazioni

Lo svincolo di Monselice è situato lungo l'asse autostradale della autostrada A13 al km 88+600, nel Comune di Monselice, e costituisce il caposaldo iniziale in corrispondenza del quale si apre e si chiude la terza corsia in luogo delle esistenti corsie di immissione sulla carreggiata in direzione Padova e di diversione dalla carreggiata in direzione Bologna della A13.

Gli interventi di progetto prevedono l'adeguamento delle geometrie di attacco alle rampe dello svincolo e lo spostamento della piazzola con Pannello a Messaggio Variabile (PMV) presente al km 89+132,19, di circa 70 m a Nord.

In particolare, le modifiche progettuali consistono nell'introduzione della corsia di diversione e nella chiusura dell'ampliamento alla III corsia dopo il punto di sfocco fra autostrada e rampa. L'adeguamento dello schema di uscita dello svincolo di Monselice rende necessario lo spostamento verso nord della piazzola di sosta con il PMV, ubicata in carreggiata sud. L'area interessata dallo spostamento della piazzola è in corrispondenza del km 89+200 a nord del cavalcavia CV001. Secondo quanto riportato dal proponente, la soluzione comporta solo leggere modifiche in termini di occupazione del suolo, ma in termini di impostazione progettuale non rappresenta alcuna variazione, né genera alcun cambiamento sui volumi di traffico valutati nello Studio di Impatto Ambientale.

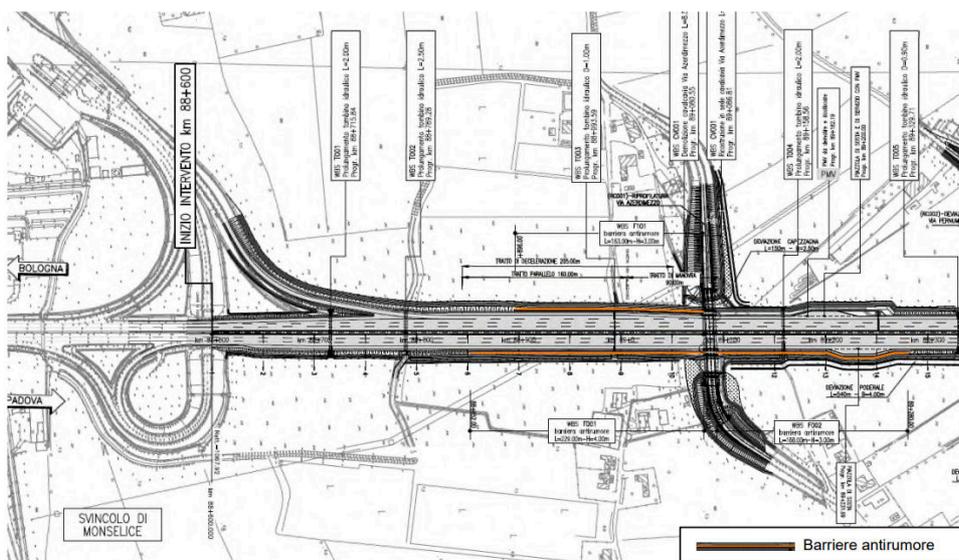


Figura 2: Soluzione progettuale svincolo di Monselice (Fonte: Lista di controllo)

Nella lista di controllo viene riportata una tabella di confronto fra il progetto valutato in sede di V.I.A ed il progetto contenente le ottimizzazioni progettuali sopra indicate.

ELEMENTO	PROGETTO VIA (Decreto n. 134 del 30/03/2018)	PROGETTO AFFINATO	CONFRONTO
a) Aggiornamento dello schema di uscita dello svincolo di Monselice e spostamento della piazzola al km 89+132,19	La configurazione dello svincolo non prevedeva la corsia di diversione, mantenendo le tre corsie di progetto; inoltre, non prevedeva alcuno spostamento della piazzola di sosta al km 89+132,19	L'introduzione della corsia di diversione comporta un aumento della sezione di 6,25 m e si sviluppa per 470m. Tale modifica comporta, inoltre, la necessità di spostare di 70m a Nord la piazzola di sosta al km 89+132,19; le caratteristiche intrinseche della piazzola rimangono invariate. Le opere a verde, già previste sulla scarpata rimangono invariate.	MIGLIORATIVO Si migliora la rispondenza ai più recenti standard autostradali sulla sicurezza.
Aree di cantiere	Strategia di pianificazione riportata nel progetto	Si conferma	INVARIATO
Piano utilizzo terre	Approvato con Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-344 del 14.11.2017	Nessuna modifica	INVARIATO

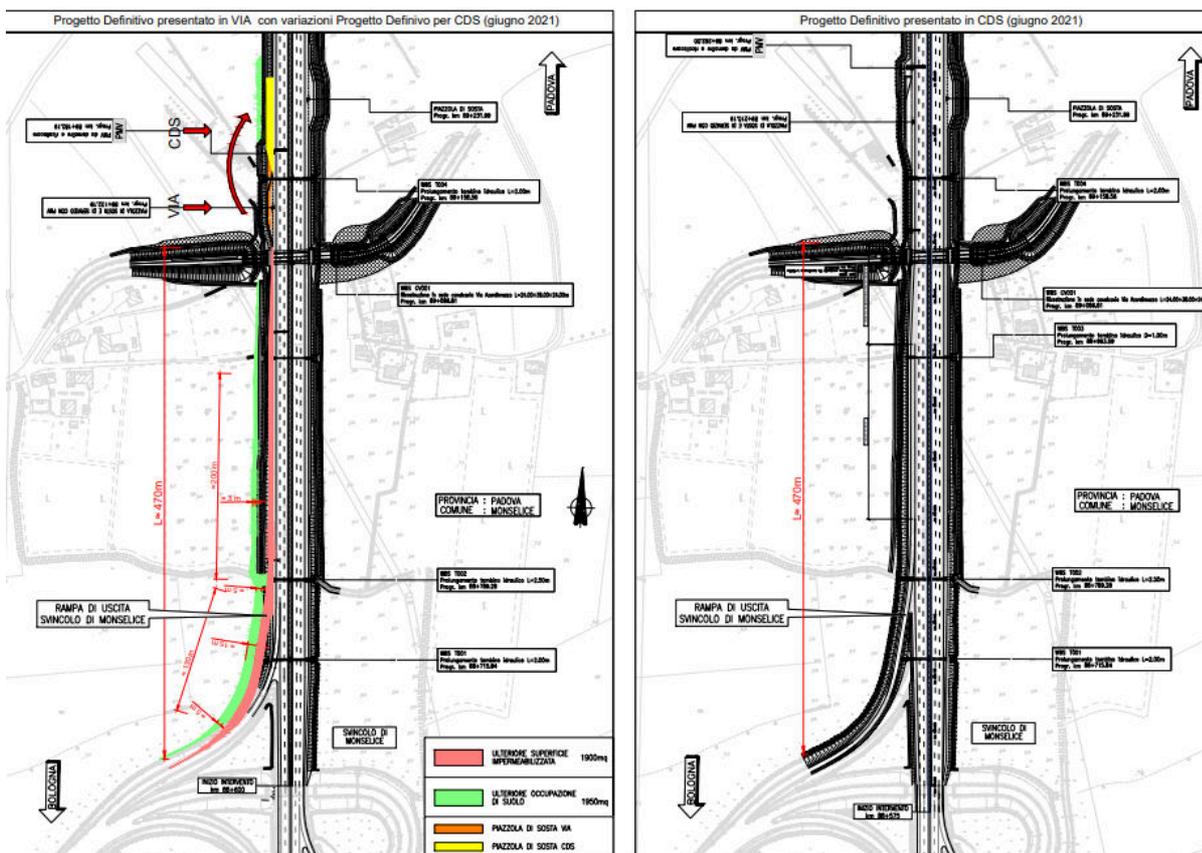


Figura 3: Ottimizzazione uscita svincolo di Monselice e chiusura dell'ampliamento alla terza corsia. A sinistra PD in valutazione preliminare, a destra PD presentato in Conferenza di Servizi (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

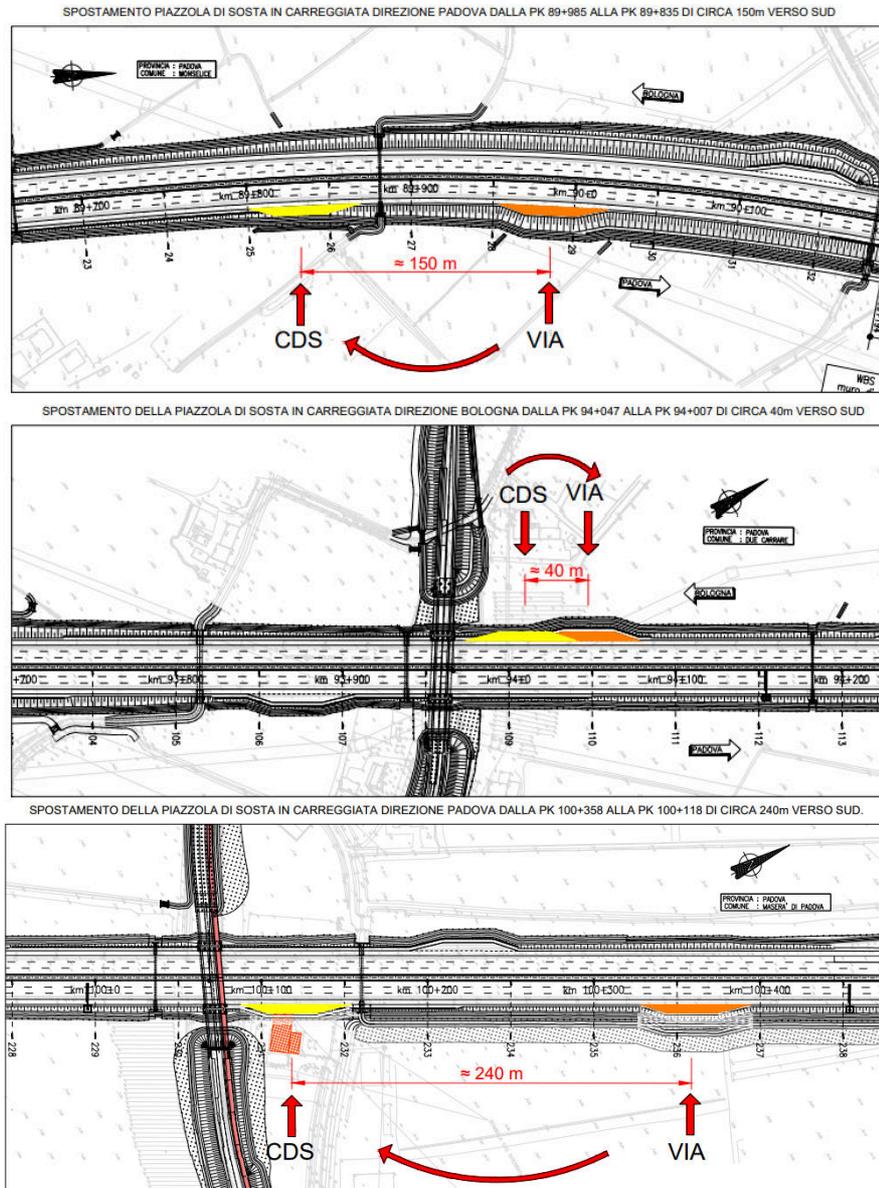


Figura 6: Variazione della posizione di 3 piazzole di sosta, in arancio il PD in valutazione di impatto ambientale, in giallo il PD in Conferenza di Servizi (giugno 2021)

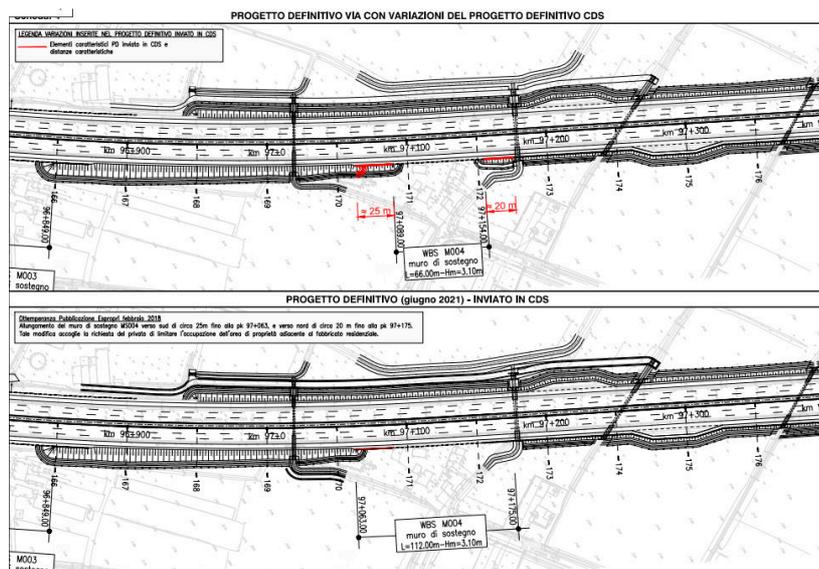


Figura 7: Muro di sostegno, confronto tra planimetria PD oggetto di valutazione preliminare (sopra) e PD presentato in Conferenza di Servizi (sotto) (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, rispetto al progetto approvato le modifiche progettuali oggetto di valutazione preliminare comportano puntuali e limitate modifiche all'uso del suolo previsto, determinate dalla introduzione della corsia di diversione mediante lieve rettifica del bordo stradale in corrispondenza dello svincolo di Monselice e dal conseguente spostamento a Nord della piazzola di sosta localizzata inizialmente in corrispondenza dell'attuale inizio della corsia di diversione.

Secondo quanto dichiarato dal proponente, tutte le modifiche apportate non variano la strategia di localizzazione delle aree di cantiere prevista nel progetto approvato, i presidi ambientali e le misure gestionali, già esaminate in sede di VIA, né il Piano di Utilizzo approvato, ai sensi del DM 161/2012, con Determina Direttoriale DVA-2017-344 del 14/11/2017.

Con riferimento alla gestione delle materie, nella Lista di controllo il proponente riporta che il progetto è uniformato alle stesse modalità di gestione dei rifiuti e delle terre e rocce di scavo già previste per il progetto definitivo di cui al citato decreto di compatibilità ambientale D.M. 134 del 30/03/2018 e riportate nel connesso Piano di Utilizzo.

Con riferimento a "Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi", e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che le modifiche illustrate non ricadono all'interno di corsi d'acqua e relative fasce di rispetto tutelate per legge.

Con riferimento a "Zone montuose e forestali", e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che l'area interessata dalle ottimizzazioni progettuali non ricade in prossimità di zone montuose. In corrispondenza dello Svincolo di Monselice, il PTCP di Padova indica una "macchia boscata" sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, lett. g), del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Tuttavia, l'area dove verrà effettuata la modifica dista circa 1 km dalla zona boscata tutelata.

Con riferimento a “Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)” e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che le modifiche progettuali non ricadono né all’interno di Riserve e parchi naturali, né all’interno di siti della Rete Natura 2000 e segnala, per completezza che l’intera tratta A13 Monselice – Padova Sud non attraversa siti appartenenti alla rete Natura 2000. I siti più vicini, pSIC e ZPS “Colli Euganei - Monte Lozzo - Monte Ricco” (IT3260017) a ovest rispetto al tracciato, risultano distanti almeno 1 km dal punto più vicino del tracciato e circa 2 km dal luogo interessato dalla soluzione progettuale.

Con riferimento alle “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che la tratta Monselice – Padova Sud della A13 interessa corsi d’acqua sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., e le relative fasce di rispetto. Nell’area vi sono, altresì, “corridoi ecologici principali”, rappresentati dal sistema idrografico di origine naturale ed artificiale di bonifica ed alcuni edifici storici soggetti a vincolo monumentale ai sensi del D. Lgs 42/2004 e s.m.i.. Le modifiche oggetto dell’istanza di valutazione preliminare non ricadono all’interno di alcuna delle aree citate e non interferiscono con esse.

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico di cui al R.D. 3267/1923” e alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio Alluvioni” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che le modifiche in progetto non ricadono in territori gravati da vincolo idrogeologico e che le fasce di pericolosità individuate all’interno del PAI non interferiscono con il tratto di autostrada A13 in studio.

Con riferimento alle “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interessata dagli interventi ricade in Zona sismica 3.

Con riferimento alle “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che lungo il tratto autostradale della A13 Monselice – Padova sono stati individuati ricettori sensibili emersi dall’analisi delle “zonizzazioni acustiche comunali”, ma le modifiche progettuali oggetto dell’istanza di valutazione preliminare si trovano a distanza tale da non determinare alcuna interferenza.

Per quanto attiene alla cantierizzazione, il proponente riporta che le modifiche progettuali proposte confermano l’impostazione delle misure gestionali e degli interventi previsti ai fini del contenimento degli impatti valutate in sede di V.I.A.. La localizzazione delle aree di cantiere è stata operata in modo tale da collocarle in posizione strettamente contermina alle aree di lavoro. Al termine dei lavori dette aree saranno oggetto di interventi di ripristino.

Per quanto riguarda la fase di esercizio il proponente dichiara che le modifiche progettuali non comportano variazioni dei flussi di traffico autostradale.

Conclusioni

Il progetto definitivo “*Autostrada A13 Bologna-Padova ampliamento alla terza corsia Tratto Monselice-Padova sud*” è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale conclusasi con il decreto di compatibilità ambientale interministeriale dall’esito positivo, subordinato al rispetto di specifiche condizioni ambientali, D.M. 134 del 30/03/2018, reso sulla base del parere della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS n. 2556 del 24/11/2017, ed è attualmente all’esame della Conferenza dei Servizi per la conformità urbanistica. Con il Decreto Direttoriale prot. DVA-DEC-344 del 14/11/2017, reso sulla base del parere n. 2526 del 20/10/2017 della Commissione Tecnica VIA e VAS, è stato approvato, ai sensi del D.M. 161/2012, il Piano di Utilizzo, la cui validità è stata prorogata da ultimo al 31/03/2023.

La Società proponente riferisce che la finalità e la motivazione delle modifiche puntuali apportate al progetto valutato in sede di V.I.A. sono dovute esclusivamente ad un affinamento della cartografia di base, ed al conseguimento di una migliore sicurezza della circolazione negli specifici punti di immissione dello svincolo di Monselice. Per tale svincolo la modifica progettuale consiste nell’introduzione della corsia di diversione e nella chiusura dell’ampliamento alla terza corsia dopo il punto di sfiocco fra autostrada e rampa. L’adeguamento dello schema di uscita dello svincolo di Monselice rende necessario lo spostamento di circa 70 m verso nord della piazzola di sosta con il PMV, ubicata in carreggiata sud al km 89+132,19. Le ottimizzazioni progettuali comprendono, infine, interventi di ricucitura. Gli interventi prevedono altresì interventi di ricucitura delle viabilità poderali e degli accessi per la manutenzione da parte dei Consorzi, lievi traslazioni di alcune piazzole di sosta già previste nel progetto approvato, e l’allungamento del muro di sostegno M004 verso Nord di circa 20 m (fino al km 97+175) e verso Sud di circa 26 m (fino al km 97+063), per una maggiore compatibilità sulle proprietà private.

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità dell’intervento proposto come sopra indicate, con particolare riferimento agli aspetti ambientali e di sicurezza della circolazione nei punti di immissione dello svincolo di Monselice, si ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio della soluzione progettuale presentata.

Per quanto attiene al riutilizzo delle terre e rocce da scavo, il soggetto proponente dovrà provvedere a dare attuazione agli adempimenti di cui al Decreto Direttoriale prot. DVA-DEC-344 del 14/11/2017 di approvazione, ai sensi del D.M. 161/2012, del Piano di Utilizzo il cui termine previsto per l’avvio dei lavori è il 31/03/2023. Pertanto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), nel rispetto delle condizioni ambientali di cui al decreto di compatibilità ambientale D.M. 134 del 30/03/2018.

Il Dirigente

Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell’art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)