



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

*** * ***

Parere n. 462 del 29 maggio 2023

Parere Tecnico – Proroga VIA

Progetto: **Autostrada A14 -
“Autostrada A13 Bologna - Padova, ampliamento
alla terza corsia nel tratto Monselice - Padova sud”
Proroga del termine di validità del decreto di
compatibilità ambientale D.M. n. 134 del 30/03/2018**

ID VIP 9569

Proponente: **Società Autostrade per l'Italia S.p.A.**

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022.

PREMESSO che

- con nota prot. MASE-45487 del 24 marzo 2023, acquisita al prot. CTVA-3497 del 27 marzo 2023, recante “[ID: 9569] Progetto “Autostrada A13 Bologna - Padova, ampliamento alla terz corsia nel tratto Monselice - Padova sud””.Proroga del termine di validità del decreto D.M. 134 del 30/03/2018. Comunicazione procedibilità istanza e responsabile del procedimento” la Direzione VA - Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (di seguito, Direzione):
 - ha comunicato la procedibilità dell’istanza;
 - ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale” (di seguito, CTVA), avente a oggetto l’accertamento della sussistenza o meno, alla luce della documentazione fornita, della sussistenza o meno delle condizioni che consentano di confermare le valutazioni già effettuate nell’ambito della procedura di V.I.A. conclusa con il sopra citato D.M. **n. 134 del 30/03/2018**;
 - ha infine ribadito quanto indicato con nota prot. MATTM-52978 del 18/05/2021, circa l’assegnazione da parte della CTVA dell’ istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera “PNRR e Lineari”, comunicato da ultimo con nota prot. CTVA-4611 del 13/09/2021;
- con la stessa nota la Direzione ha fra l’altro comunicato:
 - che “Ai fini dello svolgimento dell’istruttoria tecnica di competenza (...) la documentazione presentata a corredo dell’istanza è stata pubblicata sul sito web dell’Autorità competente, alla pagina: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1640/14219>.
 - che è stata formulata richiesta al Ministero della cultura- Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio Servizio V (di seguito MIC) di rilascio di “nulla osta tecnico alla concessione della proroga richiesta ai fini della predisposizione del decreto interministeriale di proroga, in coerenza con quanto stabilito all’art. 25, comma 5 del D.Lgs. 152/2006”

PREMESSO e DATO ATTO che:

D.M. n. 134 del 30 marzo 2018 di compatibilità ambientale con condizioni

- il progetto “Autostrada A13 Bologna - Padova, ampliamento alla terzacorsia nel tratto Monselice - Padova sud” è stato sottoposto alla procedura di V.I.A. conclusasi con l’emanazione del decreto di compatibilità ambientale n. 134 del 30 marzo 2018, dall’esito positivo subordinato al rispetto di specifiche condizioni ambientali. Nel D.M. si prevede che “per quanto attiene alle aree della Rete Natura 2000 potenzialmente interessate dalla realizzazione degli interventi, l’intervento in progetto non interessa aree ZPS e SIC”, come già riportato nel parere n.2556 del 24/11/2017 della precedente CTVA;
- secondo il D.M. n. 134/2018 “il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell’impatto ambientale dovrà essere reiterata”;
- il DM n. 134/2018 è stato pubblicato per estratto Il DM in esame è stato pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 42, Parte II, del 10 aprile 2018.. di conseguenza, il termine di scadenza del quinquennio è il 9 aprile 2023, coincidente col dies a quo per il decorso della richiesta proroga di ulteriori 5 anni;

Istanza di Proroga

Con nota prot ASPI/RM/2023/0003805/EU del 2 marzo 2023, acquisita al prot. MASE -34212 del 8 marzo 2023 il proponente ha chiesto la proroga ai sensi dell’art. 25 del d.lgs 152/2006 del DM di compatibilità ambientale n. 134 del 2018 per **ulteriori 5 anni** a decorrere dalla data di pubblicazione di detto DM nella G.U. (v. supra).

Documentazione allegata all’istanza

Il Proponente ha allegato alla richiamata istanza di proroga del Dec VIA DM n. 134 del 2018 la seguente documentazione:

- “Relazione sullo stato di attuazione del progetto”;
- “Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale”;
- Quietanza di pagamento relativa agli oneri istruttori per il riesame dei provvedimenti di V.I.A. di cui al decreto interministeriale n. 1 del 4/01/2018 e del Decreto Direttoriale di attuazione n. 47 del 2/02/2018

Dati posti a base dell’istruttoria

Ai fini dell’ istruttoria è stato fatto riferimento ai dati, compresi quelli tabellari e cartografici, tratti dalla Relazione esplicativa allegata all’istanza di proroga in oggetto, consultabile sul portale delle valutazioni ambientali dell’Autorità competente, alla pagina: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1640/14219>, **cui il presente parere espressamente rinvia.**

Dati istruttori di riferimento

a. Relazione sullo stato di attuazione del progetto – MOTIVAZIONE DELLA RICHIESTA DI PROROGA

Modifiche puntuali al progetto.

- Con nota Aspi prot. 2826 del 17/02/2022 il proponente ha inoltrato istanza di Valutazione Preliminare Ambientale in ordine alle modeste variazioni apportate al progetto definitivo presentato in Conferenza di Servizi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: Dette modifiche sono seguite a un affinamento della cartografia di base (ricucitura viabilità poderali, diversa ubicazione piazzole di sosta, allungamento muro di sostegno) e al conseguimento di una migliore sicurezza della circolazione in specifici punti di immissione dello svincolo di Monselice
- con nota Prot. 31844 del 14/03/2022 il Ministero dell’Ambiente confermava la non sostanzialità delle modifiche rispetto al progetto valutato in sede di VIA ritenendo, pertanto, che lo stesso non fosse da sottoporre a successive procedure di verifica dei profili ambientali.
- con provvedimento finale n. 6362 del 30/03/2022 il MIT ha adottato la determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza di Servizi con la quale è stata accertato il perfezionamento dell’Intesa Stato – Regione del Veneto e disposto il vincolo preordinato all’esproprio.
- con nota prot. 13859 il MIT, in data 13/12/2022 ha trasmesso la relazione finale dei controlli sulla sicurezza stradale ex D.lgs. 35/2011.
- con nota prot. 22992 Autostrade, in data 19/12/2022 ha trasmesso al MIT la dichiarazione di avvenuta comunicazione di avvio del procedimento espropriativo ai sensi dell’art. 16 del DPR 327/2001 (con avvicendamento del RUP)

Il ricordato iter procedurale - particolarmente articolato in ragione della complessità delle opere previste, peculiarità del territorio attraversato, che vede il coinvolgimento territoriale di cinque diversi Comuni, ma anche dalle tempistiche che si sono rese necessarie negli iter approvativi, per l’acquisizione del provvedimento di Intesa Stato-Regione e per il completamento della progettazione esecutiva - è alla base della richiesta di proroga.

In particolare, il Proponente evidenzia che attualmente il progetto esecutivo è in fase di trasmissione al Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le verifiche conclusive, la finale approvazione e la contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell’opera e che **la richiesta di proroga si giustifica in ragione dei tempi per l’affidamento dei lavori e della durata degli stessi – che come da cronoprogramma di progetto, risulta essere pari a 50 mesi.**

Di conseguenza la richiesta di proroga di ulteriori 5 anni (sino all’aprile 2028) si giustifica per la necessità di poter portare a termine la completa esecuzione delle opere nell’ambito del medesimo Decreto VIA

b. Riepilogo dell'iter amministrativo seguito dal Progetto.

L'istanza di compatibilità ambientale del progetto è stata acquisita in data 7/12/2016. Con D.D. **n.344 del 14.11.2017 veniva approvato il Piano di Utilizzo delle terre ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del DM 10 agosto 2012, n. 161.**

Con D.M. n.134 del 30 marzo 2018, veniva deliberata la compatibilità ambientale del progetto nel rispetto delle condizioni e prescrizioni emanate:

dalla Commissione Tecnica VIA con parere n.2556 del 24/11/2017;

dal Ministero dei Beni e Attività Culturali con parere n.35633 del 21/12/2017;

dalla Regione Veneto con DGR n.1451 del 12/09/2017.

Nello stesso Decreto veniva chiarito che **“per quanto attiene alle aree della Rete Natura 2000 potenzialmente interessate dalla realizzazione degli interventi, l'intervento in progetto non interessa aree ZPS e SIC”**, come già riportato nel parere emesso sul progetto dalla Commissione Tecnica VIA.

Con nota Prot. 10122 il Proponente trasmetteva il progetto al MIT- Consiglio Superiore Lavori Pubblici che – con nota Prot. 5905 /2020 inviava alla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (DGVCA) del Ministero dei Trasporti il proprio parere 62/2019, con prescrizioni, sul Progetto Definitivo.

A seguito di ciò il proponente con nota prot. 18845 del 13 nov. 2020, ha trasmesso alla DGVCA il progetto integrato richiedendo il nulla osta per l'avvio del procedimento di verifica di conformità urbanistica.

Con nota prot. 010568 del 16 aprile 2021 il MIT riscontrava positivamente la procedura ex D.P.R: 383/1994 ;

Procedure espropriative. In data 10 giugno 2021 il proponente ha dato avviso di avvio del procedimento mediante pubblicazione all'albo pretorio dei comunim interessati, sui quotidiani “Il Sole 24 Ore” e “Il Mattino di Padova” e sui siti informatici della Regione Veneto (www.bur.regione.veneto.it) e di Autostrade (www.autostrade.it).

Con nota prot. 13716 del 30/07/2021 il Proponente ha trasmesso al MIT gli elaborati costituenti il progetto definitivo ai fini della verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n.383 e ss.mm.ii..

Conformità urbanistica Con nota Prot. 14970, in data 02/09/2021, il MIT avviava il procedimento relativo all'accertamento della conformità urbanistica delle opere alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi vigenti nei Comuni territorialmente interessati dagli interventi, richiedendo alla Regione del Veneto di pronunciarsi ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e s.m.i..

La Regione del Veneto trasmetteva quindi al MIT il provvedimento conclusivo corredato dalla Valutazione Tecnica Regionale n. 42 del 25 ottobre 2021, con la quale si attestava la non conformità del progetto agli strumenti urbanistici e richiedeva l'attivazione della procedura regionale per l'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Autorizzazione paesaggistica

Con nota prot. 19975 del 19/11/2021 il proponente presentava istanza per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica. Con Decreton. 219/2021, trasmesso con nota prot.0586164 del 16/12/2021, la Regione Veneto rilasciata l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 147 del D.Lgs. 42/2004, come da parere favorevole delle amministrazioni comunali interessate.

Conferenza di Servizi. Con nota Prot.23342 in data 30/12/2021, il MIT avviava pertanto la Conferenza di Servizi decisoria ai sensi del D.P.R. n.383/1994, da svolgersi nella forma

semplificata e in modalità asincrona ex art. 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., al fine di ottenere sul progetto dei lavori le intese, i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente, e per il perfezionamento dell’Intesa Stato - Regione Veneto;

Modifiche puntuali al progetto (v. infra)

Piano di Utilizzo. Con nota Prot.22507 del 07 dicembre 2016 il proponente trasmetteva ai sensi del D.M. n. 161/2012 il Piano al Ministero dell’Ambiente che con Decreto n.344 del 14 novembre 2017 approvava il Piano di Utilizzo, con prescrizioni, secondo il parere n.2526 del 20/10/2017 espresso dal CTVIA. Successivamente, con note prot. 205795 del 04 dicembre 2019 e prot. 20028 del 22/11/2021, il proponente avanzava richiesta di deroga alla data di scadenza del Piano .

L’istanza è stata accolta con nota prot. 133029 del 29/11/2021 di concessione della **deroga alla scadenza prevista per l’inizio dei lavori**, fissata ora al **31 marzo 2023**.

c. Stato attuale dell’opera e delle verifiche di ottemperanza

Descrizione del progetto.

Il progetto di ampliamento alla terza corsia dell’Autostrada A13 nella tratta Padova sud Monselice, consiste nell’adeguamento in sede del tratto autostradale compreso tra la Progr. Km 88+575, Svincolo di Monselice, e la Progr. Km 100+650, interconnessione A13 col tratto autostradale di collegamento alla A4, per uno sviluppo complessivo di 12,075 km, che interessa i territori comunali di Monselice, Pernumia, Due Carrare, Maserà di Padova e Albignasego, nella provincia di Padova.

Il progetto prevede inoltre l’adeguamento delle principali opere d’arte in linea lungo il tracciato, il rifacimento dei 12 cavalcavia interferenti con l’ampliamento autostradale, nonché altri interventi sulla viabilità secondaria e locale idonei all’ottimizzazione dei flussi di traffico. Sono infine previsti anche specifici interventi di riqualificazione delle barriere di sicurezza, delle pavimentazioni e la realizzazione di parcheggi scambiatori in prossimità dello svincolo di Monselice e di Terme Euganee; nelle vicinanze di quest’ultimo si prevede, altresì, la realizzazione di una rotatoria, in luogo dell’attuale intersezione canalizzata antistante il casello.

Stato attuale dell’opera

Allo stato attuale il progetto è nella fase ante operam; nel secondo trimestre 2022 sono pertanto state avviate le attività di monitoraggio ambientale per rilevare lo stato di bianco delle diverse matrici naturali, in assenza di lavorazioni; secondo il relativo piano, il monitoraggio ante operam avrà durata di 1 anno e si concluderà nel corso del primo trimestre 2023. La durata stimata di realizzazione delle opere, così come prevista nel cronoprogramma di progetto, è attualmente ipotizzata in 50 mesi. Considerati i tempi per l’affidamento dei lavori, l’inizio delle attività è pianificato al marzo 2023.

Verifiche di ottemperanza

Prescrizioni (nr. 101) del D.M. VIA n. 134/2018

Delle 101 prescrizioni contenuto nel DM n. 134/2018, solo 81 risultano effettive (20 essendo ripetizioni di condizioni già presenti). Dette condizioni sono state apposte:

- dalla Commissione Tecnica VIA con parere n.2556 del 24/11/2017;
- dal Ministero dei Beni e Attività Culturali con parere n.35633 del 21/12/2017;
- dalla Regione Veneto con DGR n.1451 del 12/09/2017.

stato di perfezionamento dell'iter di verifica di ottemperanza, dettagliato per le singole prescrizioni applicabili di cui all'Articolo 1, Sezioni A), B) e C) del Decreto VIA.

- con nota prot.19178 dell'8/11/2021 il proponente ha trasmesso alla Regione del Veneto e ad ARPA Veneto l'abaco riepilogativo delle condizioni ambientali di cui al Decreto VIA, con la finalità di attivare un tavolo tecnico per l'esame congiunto delle prescrizioni formulate dalla regione;
- con nota prot. 1153 del 26/01/2022, comunicato per conoscenza della regione del Veneto, il proponente ha presentato al Ministero dell' Ambiente istanza di verifica di ottemperanza ai sensi dell'art.28 del D.Lgs. per le prescrizioni esaminabili in fase di Progetto;
- con nota prot. 21284 del 21/02/2022, il Ministero ha richiesto al proponente, da questi riscontrati con nota prot. 3540 del 28/02/2022;
- con nota prot. 31104 dell'11/03/2022 il Ministero ha comunicato la procedibilità per l'avvio delle verifiche di ottemperanza.

Pareri espressi di positiva ottemperanza per nr 36 prescrizioni di seguito elencate:

- Nota Ministero Beni Culturali - Soprintendenza Prot.10017 del 28/03/2022 per le prescrizioni di fase PD: B1, B2.1, B2.2, B2.3, B2.4, B3 e B4.
- Parere Regione del Veneto Prot.250007 dell'01/06/2022 per le prescrizioni di fase PD: C1, C2, C3, C5.
- Parere Regione del Veneto Prot.272415 del 16/06/2022 per la prescrizione di fase PD C27.
- Parere Regione del Veneto Prot.369291 del 23/08/2022 per le prescrizioni di fase PD: C45, C46, C47, C48, C49, C50, C51, C52, C53, C54, C55, C56, C57, C58, C59, C60.
- Determina Direttoriale Ministero dell'Ambiente Prot. MITE prot.124035 del 7/10/2022, visto il Parere della CTVA n. 531 del 29/07/2021 per le prescrizioni di fase PD: A3.1, A3.2, A3.3, A4.1, A4.4, A10, A11.1, A11.2; lo stessa determina ha ritenuto non ottemperate le condizioni ambientali Art. 1, Sez. A) nn. 1.1, 1.2 e 1.5 e- parzialmente ottemperate le condizioni ambientali Art. 1, Sez. A) nn. 1.3 e 1.4

In relazione alle **3 prescrizioni**, A2.1, A2.4, A2.5 (Ente Vigilante: Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali) il Proponente è **in attesa di riscontro rispetto all'esito della verifica**.

Nuove istanze di V.O. note prot. 1124 e 1125 del 20 gennaio 2023

In data 20/01/2023 il proponente ha infine trasmesso al Ministero dell’Ambiente due nuove istanze di ottemperanza con note prot. 1124 (relativa alla richiesta di avvio dell’iter di verifica per le condizioni ambientali ottemperabili in fase di progettazione esecutiva) e prot. 1125 (relativa al perfezionamento dell’iter di verifica per prescrizioni già avviate nel gennaio 2022, per le quali è stata evidenziata la necessità di integrazioni)

Istanza prot. 1125 del 20/01/2023 [ID9438]: n.9 prescrizioni – A1.4, A5.1, A5.2, C6, C14, C18,C21, C28, C30.

Istanza Prot. 1124 del 20/01/2023 [ID9439]: n. 24 prescrizioni – A1.5, A2.2, A2.3, A2.6, A4.2, A4.3, A6, A7, A8, A9, C7, C8, C9, C10, C11, C16, C17, C19, C20, C22, C23, C24, C25, C26.

Per tali istanze la CTVA si è espressa con separato parere nella seduta della Sottocommissione VIA del 29 maggio 2023. Si rimanda ai corrispondenti pareri per i dettagli

Prescrizioni (nr. 9) per le quali non è stato ancora avviata la procedura di V.O.

Si tratta di nr. 9 prescrizioni che il Proponente non ha potuto includere nelle istanze già trasmesse perché caratteristiche della fase di corso d’opera o subordinate alla conclusione di altro iter. Si tratta in particolare:

- n. 3 prescrizioni, A1.1, A1.2 e A1.3, riguardanti la componente atmosfera.

La verifica di ottemperanza è già stata avviata ma l’iter di VO potrà essere chiuso solo una volta noti e trasmessi gli esiti del monitoraggio post operam/di esercizio e stipulato il Protocollo Operativo inerente le eventuali azioni da mettere in campo per ridurre le emissioni inquinanti.

- n. 4 prescrizioni B5.1, B5.2, B6 e C29, riguardanti adempimenti da eseguire all’avvio dei cantieri o nel corso delle lavorazioni.

- n.2 prescrizioni, C4 e C64, che potranno essere avviate solo a valle dell’approvazione del Progetto Esecutivo da parte del Ministero dei Trasporti e che riguardano la stipula di atti concessori.

d. Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale (di seguito, SIA)

Aggiornamento del SIA e attestazione di invarianza

Nella Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale il proponente riferisce di aver operato una ricognizione dei vincoli attualmente vigenti. A questo fine ha operato l’**analisi degli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto sia nella fase di costruzione che di esercizio**, mettendo a confronto lo stato di fatto ambientale rispetto a quello iniziale descritto nel SIA del settembre 2016.

Quest’ultimo è stato redatto secondo le indicazioni del DPCM 27 dicembre 1988, “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale” con lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto sia nella fase di costruzione che di esercizio ed è articolato in Quadro di Riferimento Programmatico, Quadro di Riferimento Progettuale e Quadro di Riferimento Ambientale.

Il Proponente afferma che:

- la relazione di aggiornamento sviluppa il confronto tra lo stato di fatto presente al momento della redazione del SIA e lo stato di fatto attuale, e risulta sostanzialmente invariato;
- le analisi e le elaborazioni sono state redatte sulla base della documentazione cartografica disponibile al tempo presso gli Enti territorialmente interessati, mediante il supporto della cartografia fotonica e aerofotogrammetria specificatamente predisposta per l’elaborazione

del Progetto Definitivo e attraverso indagini dirette sul campo, campagne di rilevamento e sopralluoghi;

- il SIA è stato redatto anche con l’obiettivo di analizzare il contesto territoriale, urbanistico ed ambientale nel quale si colloca l’opera in progetto, al fine di ottimizzare le scelte d’intervento, dal punto di vista funzionale e dal punto di vista del suo inserimento nell’ambiente e nel territorio. Il progetto, esteso per circa 12,3 km, interessa la provincia di Padova, nei comuni di Monselice, Pernumia, Due Carrare, Maserà di Padova e Albignasego;
- l’aggiornamento del SIA è stato effettuato a partire dal quadro vincolistico, al fine di permettere il “il confronto dello stato di fatto anche con riferimento agli impatti ed alle mitigazioni previste all’interno del SIA, analizzandone l’efficacia”;
- a supporto delle analisi vengono presentati dati del monitoraggio ambientale, attualmente in corso sulla tratta in esame.

analisi istruttoria su cui fonda il giudizio di invarianza

a) *descrizione degli interventi in progetto*

Il progetto di ampliamento alla terza corsia dell’Autostrada A13, nella tratta Padova sud Monselice, consiste nell’adeguamento in sede del tratto autostradale compreso tra la Progr. Km 88+575, Svincolo di Monselice, e la Progr. Km 100+650, interconnessione A13 col tratto autostradale di collegamento alla A4, per uno sviluppo complessivo di 12,075 km, che interessa i territori comunali di Monselice, Pernumia, Due Carrare, Maserà di Padova e Albignasego, nella provincia di Padova.

Il progetto prevede altresì l’adeguamento delle principali opere d’arte in linea lungo il tracciato, il rifacimento dei 12 cavalcavia interferenti con l’ampliamento autostradale, nonché altri interventi sulla viabilità secondaria e locale idonei all’ottimizzazione dei flussi di traffico. Sono infine previsti anche specifici interventi di riqualificazione delle barriere di sicurezza, delle pavimentazioni e la realizzazione di parcheggi scambiatori in prossimità dello svincolo di Monselice e di Terme Euganee; nelle vicinanze di quest’ultimo si prevede inoltre la realizzazione di una rotatoria, in luogo dell’attuale intersezione canalizzata antistante il casello.

Rispetto al progetto definitivo approvato in sede di VIA sono state introdotte alcune modifiche puntuali non sostanziali, dovute esclusivamente ad un affinamento della cartografia di base, al recepimento di osservazioni di privati nell’ambito della procedura degli espropri ai sensi del DPR 8 giugno 2001, n. 327 ed al conseguimento di una migliore sicurezza della circolazione negli specifici punti di immissione dello svincolo di Monselice.

Interventi nel dettaglio per i quali è stata presentata richiesta di Valutazione Preliminare (nota ASPI/RM/2022/0002826/EU del 17/02/2022). Le relative modifiche sono indicate nella “*Planimetria di raffronto tra lo stato attuale e lo stato iniziale*” contenente la sovrapposizione della planimetria dello stato attuale con la planimetria dello stato iniziale del sito, prima dell’avvio dei lavori, con evidenziati in maniera adeguata gli interventi realizzati all’interno dell’area. In particolare, nella planimetria si fornisce evidenza di:

- intervenuta realizzazione di n. 1 edificio;
- progetto definitivo approvato con Decreto VIA n.134 del 30/03/2018;
- modifiche di cui alla procedura di Valutazione preliminare;
- progetto esecutivo.

a) Viabilità: aggiornamento dello schema di uscita dello svincolo di Monselice ai fini di renderne più intuitiva l'accessibilità all'utente stradale e di migliorarne le condizioni di sicurezza. La modifica consiste nell'introduzione della corsia di diversione, mediante lieve rettifica del bordo stradale, e nella chiusura dell'ampliamento alla 3^a corsia dopo il punto di sfocco fra autostrada e rampa. Si tratta di adeguamenti rispondenti agli standard autostradali di sicurezza richiesti dal MIT. La modifica ha comportato la necessità di spostare la piazzola con Pannello a Messaggio Variabile - PMV al km 89+132,19 di 70m a Nord, proprio a causa della nuova configurazione dello schema di svincolo;

b) Strade poderali non asfaltate e similari, non interessate dal traffico autostradale: ricucitura delle viabilità poderali e degli accessi per la manutenzione da parte dei Consorzi, anche a seguito dei nuovi rilievi e indagini eseguiti;

c) Piazzole di sosta: si realizzano lievi traslazioni di piazzole di sosta già previste nel progetto approvato, apportate, in alcuni casi, per ridurre le interferenze con le proprietà private (lettera prot. ASPI/RM/16.02.18/0004108/EU) e, in altri, per consentire l'installazione dei PMV;

d) muro di sostegno M004: allungamento del muro di sostegno M004 verso Nord di circa 20m (fino al km 97+175) e verso Sud di circa 26m (fino al km 97+063) a seguito di osservazioni di alcuni privati (lettera prot. ASPI/RM/16.02.18/0004108/EU).

dalle tavole di confronto allegate alla sopraccitata richiesta, le ottimizzazioni inserite alle categorie di interventi b), c) e d) consistono in modifiche minimali che non apportano alcuna variazione all'analisi degli impatti eseguita nella fase di VIA, ma anzi ottimizzano le esigenze puntuali del territorio.

Per questa ragione, la Valutazione Preliminare è stata riferita esclusivamente **alla nuova configurazione della rampa di immissione dello svincolo di Monselice (Comune di Monselice) ed al relativo spostamento della piazzola di sosta con PMV, di cui al precedente punto a).**

In ordine a tanto si rileva quanto segue:

-con nota Prot. 31844 del 14/03/2022 il Ministero dell'Ambiente ha confermato la **non sostanzialità delle modifiche rispetto al progetto valutato in sede di VIA ritenendo, pertanto, che lo stesso non fosse da sottoporre a successive procedure di verifica dei profili ambientali.**

-con note n. 5507- P del 22-02-2022 n. 8953-P del 21-03-2022 la **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio** per l'area metropolitana di Venezia e le provincie di Belluno, Padova e Treviso ha richiesto **una modifica della viabilità via Chiodare nel comune di Due Carrare**, in quanto il tracciato del progetto definitivo ricadeva all'interno dell'Area di rispetto al complesso del Castello del Catajo, sottoposta a tutela ai sensi della Parte II del D.Lgs. 42/2004 per effetto del **vincolo indiretto** del 18/04/2018, emanato ai sensi dell'art. 45 del codice intervenuto dopo la conclusione del procedimento VIA. E' stata quindi studiata una soluzione alternativa in relazione al nuovo Cavalcavia di Via Chiodare, prevedendo, all'interno del sedime ricompreso nel perimetro del provvedimento di tutela indiretta del 18-04-2018, il mantenimento del sedime della rampa di accesso in essere, con andamento planimetrico del tracciato stradale perfettamente coincidente a quello esistente; tale variante è stata ritenuta conforme dalla Soprintendenza.

-con nota Prot.U.0006690.04-04-2022, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha comunicato la pubblicazione della determinazione di conclusione della CDS n. 6362 del 30/03/2022. **Analisi degli strumenti di pianificazione**

b) analisi degli strumenti di pianificazione

E' articolata secondo livelli che vanno dalla scala territoriale vasta a quella locale, riguarda i piani a valenza territoriale, gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e i piani

ambientali di settore relativi ad aspetti correlati al progetto in esame. Il quadro della pianificazione è completato dall'analisi del sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette.

L'assetto territoriale dell'area interessata dal progetto è definito, a livello regionale, dal Piano Territoriale di coordinamento Provinciale (di seguito, PTCP) di Padova e a livello comunale dai Piani urbanistici dei Comuni di Monselice, Pernumia, Due Carrare, Maserà di Padova, e Albignasego.

Nel dettaglio, all'interno della relazione è riportata la verifica svolta in merito all'attualità degli strumenti di pianificazione analizzati nello SIA, finalizzata a dare riscontro di eventuali modifiche o revisioni intervenute fino ad oggi, come da stralci degli elaborati cartografici inerenti agli aggiornamenti dei richiamati strumenti di pianificazione, cui si rinvia.

Pianificazione regionale

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Il PTRC vigente è stato adottato con DGR n. 372 del 17/02/2009 e a seguito di variante di DGR n. 427 del 10/04/2013 ha assunto valenza paesaggistica, in conformità con quanto previsto dal D.Lgs 42/2004 e s.m.i., dalla Legge Regionale 11/04 e dalle successive LL.RR. 18/2006 e 10/2011. E' stato quindi approvato con deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020 (BUR n. 107 del 17 luglio 2020). Il PTRC ha quindi valenza paesaggistica e strategica in relazione di definire le prospettive di sviluppo economico e sociale del territorio.

diversità paesaggistica dei contesti geografici del Veneto

A questi fini il Piano delinea:

-il **sistema della rete ecologica e il sistema del territorio rurale**; con lo scopo di intrecciare le indicazioni territoriali e quelle settoriali, con quelle più propriamente paesaggistiche.

“Aree di agricoltura periurbana” (l'attività agricola viene svolta a ridosso dei principali centri urbani che svolgono un ruolo di “cuscinetto” tra i margini urbani. Pertanto gli indirizzi riguardano la garanzia dell'esercizio non conflittuale delle attività agricole rispetto alla residenzialità e alle aree produttive industriali e artigianali);

“Aree ad elevata utilizzazione agricola” . (aree di agricoltura consolidata e caratterizzate da contesti figurativi di valore dal punto di vista paesaggistico e dell'identità locale. Gli indirizzi di tutela sono pertanto diretti a favorire il mantenimento e lo sviluppo del settore agricolo, della biodiversità, della rete infrastrutturale locale anche irrigua, della continuità ecosistemica, limitando la penetrazione delle aree di attività in contrasto con gli obiettivi di conservazione delle attività agricole e del paesaggio agrario);

il Parco dei Monti Berici (esterno all'intervento) che costituisce area nucleo per il sistema della rete ecologica.

- Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico - Autorità di Bacino

L'area ricade all'interno del territorio di competenza dell'Autorità di Bacino distrettuale delle Alpi Orientali, istituito con l'art. 64 del D. Lgs. 152/2006. La Unit of Management di riferimento è la ITN003 – Bacino del Brenta-Bacchiglione. **Il principale strumento di pianificazione territoriale è il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)** adottato dalla Autorità di Bacino distrettuale delle Alpi Orientali in data 21/12/2021. L'Autorità di Bacino competente per territorio è l'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza,

Piave, Brenta - Bacchiglione, istituita con la legge 183/89 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo".

In applicazione del D.M. 25 ottobre 2016, n. 294, dal 17 febbraio 2017, ha preso avvio la fase di subentro dell’Autorità di Bacino Distrettuale in tutti i rapporti delle Autorità di Bacino nazionali, interregionali e nazionali di cui alla Legge 18 maggio 1989, n. 183, ricadenti nel distretto delle Alpi Orientali.

Nel territorio del Distretto delle Alpi Orientali il **PAI** è stato sviluppato nel tempo sulla base dei bacini idrografici definiti dalla normativa ex L.183/89, oggi integralmente recepita e sostituita dal D.Lgs 152/2006 e s.m.i.; pertanto, ad oggi, il PAI è articolato in più strumenti che sono distinti e vigenti per i diversi bacini che costituiscono il territorio del Distretto.

Nell’ambito del PAI sono identificati e descritti i criteri di pericolosità idraulica e di instabilità geomorfologica, finalizzati alla redazione di strumenti di pianificazione per la salvaguardia del territorio.

Le zone studiate ricadono all’interno delle aree di pertinenza dei **seguenti Piani di Bacino**:

□ Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico dei Bacini Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione. Approvato con DPCM 21 novembre 2013 (G.U. n. 97 del 28.04.2014) (Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione).

□ Piano di Assetto Idrogeologico Bacino Idrografico Scolante nella Laguna di Venezia Allegati A, B e C alla D.gr n. 401 del 31/03/2015.

Le indicazioni del PAI sono state recepite nel corso della progettazione esecutiva, al fine di permettere la corretta valutazione delle eventuali interferenze e condizioni di rischio potenziale con le opere oggetto di intervento nei confronti della pericolosità idraulica, nel dettaglio:

□ Piano di Bacino Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta (Carta della pericolosità idraulica n. 99 aggiornamento ultimo n. 31 del 9/06/2014): di seguito si riportano due areali a pericolosità idraulica media e moderata in prossimità del tratto compreso tra il pk 93+500 e 94+100 carreggiata sud, a nord est del canale Vigenzone non interferenti con le opere in progetto.

Figura 3-2 Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico del Bacino idrografico del fiume Brenta – Bacchiglione

– Carta della pericolosità idraulica

□ Piano di Bacino Idrografico Scolante nella Laguna di Venezia (Carta della pericolosità idraulica “Tavola 17” e Shape file aree a scolo meccanico; aggiornamento del gennaio 2021): gli elaborati cartografici riportano due areali a pericolosità idraulica moderata (P1) – Aree soggetto a scolo meccanico, interferenti con le opere in progetto nei tratti compresi tra le progressive pk 90+370-90+860 e pk 93+123-93+415 (tracciato in progetto indicato con linea magenta).(fg 3-3 Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico del Bacino idrografico scolante nella Laguna di Venezia e fg. 3-4)

Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto (PTA)

Il PTA è stato approvato con delibera del Consiglio della Regione Veneto n.107 del 5/11/ 2009 Aggiornamento delle NTA (All. A3 alla Del. di Cons. Regionale n. 107 del 5/11/2009e ss.mm.ii. : **non contengono modifiche a quanto indicato e ai dati di riferimento del SIA originario**

Pianificazione provinciale

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP di Padova)

Il PTCP è stato adottato dal Consiglio Provinciale il 31/07/2006 ed approvato con DGR n.4234 il 29/12/2009.In data 22/09/2011, con Deliberazione n. 55 il Consiglio Provinciale ha preso atto

della versione definitiva del Piano, modificato in base alle richieste integrative della Regione Veneto. **Lo strumento di pianificazione provinciale non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA.**

Pianificazione comunale

Comune di Monselice

Il territorio comunale viene attraversato dall'infrastruttura tra le progressive chilometriche 88+600 e 90+150.

Il Comune di Monselice è dotato di PRG è stato adottato con Del. di C.C. n. 67 del 30/09/2003, approvato con Del. di C.C. n. 7 del 23/01/2004 e quindi oggetto di Variante del 2009 e di Piano Assetto del Territorio (P.A.T.), approvato con Conferenza dei Servizi del 17/08/2015 e Ratificato con Decreto del Presidente della Provincia n.133 del 06/11/2015.

Considerato l'aggiornamento rispetto allo strumento urbanistico analizzato nel SIA (ma il SIA è del 2016) il Proponente riporta l'estratto della Tavola b01 Vincoli PAT (fg. 3-5 Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale; Fg. 3-6 Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale; Fg. 3-7 Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale – Legenda);

I vincoli identificati nella tavola e interessati dall'intervento in progetto:

Il proponente indica i seguenti vincoli gravanti sull'area di intervento (□ Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 art. 142, lett. C – corsi d'acqua Canale Bisatto [Art. 17]; □ aree a rischio idraulico in riferimento alle opere di bonifica (PGBTTR) [Art. 27]; □ Elettrodotta aereo [Art. 36]; □ viabilità esistente e fascia di rispetto [Art. 38])

Conclusioni: il proponente riferisce che “quanto sopra è in ogni caso coerente con l'analisi svolta all'interno del SIA in merito al precedente strumento urbanistico”.

Comune di Pernumia

Il PRG è stato adottato con D.C.C. n. 3 del 16/02/2005 e approvato con D.G.R.V. n.520 del 03/03/2009.

Conclusioni: il proponente riferisce che lo strumento di pianificazione comunale non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA.

Comune di Due Carrare

Nel comune di Due Carrare lo strumento urbanistico vigente è il Piano di Assetto del Territorio (PAT) adottato con Del. di C.C. n. 56 del 10/12/2008, aggiornato a seguito dell'approvazione della Conferenza dei Servizi del 23/06/2010, e approvato con Del.di Giunta Reg.le n. 166 del 27 luglio 2010 (in BUR Veneto n. 74 del 10/09/2010).

Conclusioni: il proponente riferisce che “rispetto all'analisi dello strumento urbanistico contenuta nel SIA non sussistono modifiche, se non per i profili relativi alla Delibera di approvazione di variante al PAT di adeguamento alla Legge Regionale 14 del 2017, come adottata con deliberazione di C.C. n.14 del 29/04/2019, recante “Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e modifiche della Legge Regionale 23 aprile 2004 n.11 Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio”, che contiene la modifica della carta della trasformabilità”. Riferisce inoltre che “si confermano invece i contenuti della “Tav.1 Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale”, analizzati nel SIA.

Comune di Maserà di Padova

Dalla progressiva chilometrica 99+450 alla 100+664 l'Autostrada attraversa il territorio del Comune di Maserà di Padova. Lo strumento urbanistico vigente è il Piano di Assetto Territoriale (PAT), adottato con Del. di C.C. n. 28 del 19/09/2011, e definitivamente approvato nella Conferenza dei Servizi decisoria del 29/12/2012, rettificato dalla Giunta provinciale con Delibera n. 311 del 21/12/2012 ed efficace dal 04/02/2013 (15 gg dopo la pubblicazione della suddetta delibera provinciale sul BUR Veneto n. 6 del 18/01/2013).

Conclusioni: il proponente riferisce che lo strumento di pianificazione comunale non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA.

Comune di Albignasego

Per un breve tratto, tra le progressive chilometriche 100+800 e 100+888 l'A13 attraversa il territoriocomunale di Albignasego, il cui Piano di Assetto del Territorio (PAT) è stato adottato con del di C.C. n. 2 del 19/2/2013, approvato con Decreto del Presidente della Provincia n. 4 del 16/01/2015 (pubblicato sul BUR Veneto n. 12 del 30/01/2015).

Conclusioni: il proponente riferisce che lo strumento di pianificazione comunale non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA.

Vincoli

Gli ambiti di particolare interesse trattati all'interno del SIA sono stati le risorse storiche, il sistemaidrografico, le zone e gli elementi naturali e paesaggistici. Tali ambiti sono stati recepiti attraverso l'analisi delle carte degli strumenti urbanistici provinciali e comunali, dei piani e programmi di settore e delle analisi ambientali relative allo stato attuale dell'ambiente, considerando una fascia di studio di 1000 metri a cavallo dell'asse autostradale.

La relazione riporta gli esiti delle verifiche svolte in merito agli aggiornamenti degli strumenti sopraccitati, successivi e vigenti allo stato attuale.

Il proponente conferma che l'Autostrada A13 nel tratto Monselice – Padova Sud non attraversa siti appartenenti alla rete Natura 2000 (pSIC, SIC, ZPS, ZSC) che risultano distanti almeno 1 km circa: pSIC e ZPS “Colli Euganei - Monte Lozzo - Monte Ricco” (IT3260017) a ovest rispetto al tracciato (fg 3-8 Estratto cartografico del Geoportale Regione Veneto e fg 3-9 Estratto portale Sitap MIC).

Evidenzia inoltre che:

-la porzione di territorio analizzata si caratterizza per la presenza di alcuni corsi d'acqua sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.; i **corsi d'acqua attraversati dal tracciato** sono i seguenti: Canale Bagnarolo, Canale Bisatto, Fossa Paltana, Canale Vigendone e Canale Biancolino, **già individuati in sede di VIA;**

- 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 **Tuttavia, l'area dove verrà effettuata la modifica dista circa 1 km dalla zona boscata tutelata.**

-**la rete ecologica** riferibile all' ambito territoriale interessato dall'ampliamento autostradale, quella definita nel PTCP di Padova che non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA.

Conclusioni: Il proponente conclude pertanto che con riferimento alla pianificazione regionale, a quella di settore e sulla base di quanto esposto negli elaborati del PTCP della Provincia di Padova, nonché degli strumenti urbanistici comunali, si conferma quanto espresso in sede di valutazione di impatto ambientale ovvero che l'intervento, pur non

essendo previsto, appare coerente con gli obiettivi dei Piani stessi e non risulta in contrasto con le prescrizioni e le previsioni di tali strumenti.

Impatti ambientali

All'interno del SIA viene effettuata l'individuazione e stima dei possibili impatti indotti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera in progetto in relazione alle singole componenti interessate: atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, vegetazione e flora, fauna ed ecosistemi, rumore e vibrazioni, salute pubblica, paesaggio.

Per ognuna delle singole componenti è stata esaminata la caratterizzazione dello stato iniziale e l'interazione con le opere in progetto quantificando gli impatti indotti dalla realizzazione dell'intervento e prevedendo l'evoluzione futura del sistema ambientale, nonché eventuali opportune misure di mitigazione. **Il quadro di riferimento ambientale è stato, inoltre, corredato dello Studio per la valutazione di incidenza ex DPR357/97**, della Relazione paesaggistica, redatta ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e del DPCM 12/12/2005. Il referente ribadisce quanto riportato nel Decreto VIA, secondo cui *“per quanto attiene alle aree della Rete Natura 2000 potenzialmente interessate dalla realizzazione degli interventi, l'intervento in progetto non interessa aree ZPS e SIC”*.

Analisi delle singole componenti e delle relative variazioni rispetto a quanto valutato nel SIA

Il proponente riferisce di averla condotta in base ai dati ambientali disponibili a livello regionale e agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam già eseguito, giusto il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), richiesto dal decreto VIA, approvato dagli Enti competenti.

In relazione a tanto evidenzia quanto segue:

- **monitoraggio della fase ante operam: nel mese di maggio 2022** hanno preso avvio le misure relative alla fase di ante operam previste per le diverse componenti ambientali, in aderenza alle risultanze dello Studio di Impatto Ambientale. **Detto monitoraggio è ancora in corso**; le **tempistiche e le frequenze** di monitoraggio, indicate nel PMA sono **specifiche** per ogni **singola componente** (cfr cartografie in scala 1:10.0000 con l'ubicazione di siti di monitoraggio relativi alle componenti indagate (rif. 111315-0000-PE-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0013-2, 111315-0000-PE-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0014-2, 111315-0000-PE-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0015-2).

-Il Piano è così articolato:

- Settore Antropico: componenti atmosfera, rumore e vibrazioni;
- Settore Idrico: componenti acque superficiali ed acque sotterranee;
- Settore Naturale: componenti fauna, suolo e vegetazione

-Il Piano **prevede per ogni settore** indagato le seguenti fasi di monitoraggio: **ante operam, corso d'opera e post operam.**

Settore antropico

ATMOSFERA

La valutazione della qualità dell'aria si effettua mediante la verifica del rispetto dei valori limitati degli inquinanti, ma anche attraverso la conoscenza delle sorgenti di emissione e della loro dislocazione sul territorio, tenendo conto dell'orografia, delle condizioni meteorologiche, della distribuzione della popolazione, degli insediamenti produttivi. La valutazione della distribuzione spaziale delle sorgenti di emissione fornisce elementi utili ai fini dell'individuazione delle zone del territorio regionale con regime di qualità dell'aria omogeneo per stato e pressione. (fg. 4-1 Zonizzazione qualità dell'aria Regione Veneto).

La **attuale Zonizzazione** del territorio regionale, prevista dal d.lgs 155/2010 e da effettuarsi secondo i criteri individuati in Appendice I dello stesso d.lgs, è **in vigore dal 1 gennaio 2021** (Del. G.R. n. 1855/2020) e sostituisce la previgente zonizzazione del 2013 (di cui alla del. GR 2130/2012).

La zonizzazione del territorio ha previsto la definizione degli agglomerati e la successiva individuazione delle altre zone, per l'area in esame:

- Agglomerato Padova:** (Comune Capoluogo di provincia e quelli dell'area metropolitana);
- Pianura;**
- Zona Costiera e Colli.**

Il Proponente riporta poi nella **Tabella 1 Zonizzazione per la qualità dell'Aria Regione Veneto** il confronto tra la zonizzazione in vigore in fase di redazione del SIA (zonizzazione 2013) e l'attuale, per le stazioni di riferimento. La tabella (di cui alla relazione) confronta per ogni singolo comune il CODICE ZONA e il NOME ZONA, rispettivamente nel 2013 e nel 2020, concludendo che **“di fatto la Zonizzazione risulta invariata”**.

Il Proponente evidenzia poi che:

campagne di monitoraggio. Il PMA ha previsto per la fase ante operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

quattro campagne di monitoraggio della durata di 21 giorni da eseguire con frequenza trimestrale, delle polveri sottili PM10 e delle polveri totali PTS, tramite l'installazione di campionatori sequenziali;

monitoraggio in continuo della qualità dell'aria mediante l'installazione di centraline fisse.

-il monitoraggio della qualità dell'aria tramite centraline fisse **non è stato ancora avviato** prevedendosi l'entrata in funzione delle centraline entro aprile 2023.

-in attesa che si dia l'avvio al monitoraggio per la qualità dell'aria con centraline fisse per la fase ante operam e successivo confronto con la fase di esercizio, per ricostruire il quadro dello stato attuale è stato fatto riferimento ai dati rilevati dalle centraline della rete di monitoraggio regionale di ARPA Veneto e in particolare ai documenti: *“La qualità dell'aria in breve – Anno 2022”* e *“Qualità dell'Aria 2020 provincia di Padova relazione tecnica”* (cfr fig. 4-2 Rete di monitoraggio della qualità dell'aria; Tab. 2 Stazioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria della rete regionale ARPA Veneto presenti nell'area di studio)

Il proponente rileva inoltre quanto segue:

biossido di azoto (NO₂) il D.Lgs.155/2010 fissa un limite annuale a 40 µg/m³ e un valore limite orario di 200 µg/m³, da non superare per più di 18 ore all'anno: nel 2022 entrambi i limiti – come risulta dalle le centraline fisse della rete regionale che monitorano questo inquinante – non sono stati superati e rispetto al trend dei livelli medi, nel 2022 le concentrazioni sono state generalmente confrontabili con il 2020 e il 2021 e tendenzialmente più basse rispetto al biennio 2018-2019. Il referente rinvia alla fig. 4-3 Distribuzione delle concentrazioni medie annue di biossido di azoto. Confronto quinquennio 2018-2022 indicante la distribuzione dei valori di concentrazione media annua misurati dalle centraline della rete regionale nel quinquennio 2018-2022 (in cui il box celeste rappresenta l'intervallo in cui cadono la metà delle concentrazioni rilevate, mentre la linea orizzontale nel box rappresenta il valore mediano calcolato e consente un primo confronto tra gli anni. In rosso è inoltre evidenziato il valore limite) e alla fig. 4-4 Valore medio di NO₂ in provincia di Padova. Periodo: 2002-2020 relativa alla sola provincia di Padova che evidenzia una **decrecita progressiva** delle concentrazioni medie annuali. I valori medi annui di NO₂ nell'ultimo decennio risultano

compresi tra un minimo di 15µg/m³ a Parco Colli (fondo rurale) a un massimo di 41µg/m³ all’Arcella (traffico urbano).Negli ultimi tre anni anche ad Arcella la concentrazione media annua di biossido di azoto è inferiore al limite di legge di 40µg/m³.

particolato atmosferico PM10. il D.Lgs.155/2010 fissa un limite annuale a 40 µg/m³ e un valore limite giornaliero di 50 µg/m³,da non superare per più di 35 giorni all’anno . Il primo limite nel 2022 è **stato ampiamente rispettato** in tutte le centraline fisse della rete regionale che

monitorano in automatico questo inquinante ; Il secondo valore limite nel 2022 risulta **rispettato nel 21%del numero totale di centraline della rete**. Il numero di superamenti mediamente registrati è superiore al 2021, ma inferiore al 2020. Il mese del 2022 con maggior numero di superamenti del valore limite giornaliero nei capoluoghi di provincia di pianura è stato gennaio (Figura 4), mentre l’ultimo trimestre del 2022, analogamente al 2021, ha fatto registrare un numero relativamente contenuto di sforamenti.

Per quanto riguarda il trend regionale dei livelli medi di questo inquinante, nel 2022 le concentrazioni sono tendenzialmente **più alte** del 2021 e confrontabili o al più leggermente inferiori rispetto al triennio 2018-2020 (si v. fg 4-5 Distribuzione delle concentrazioni medie annue di PM10. Confronto quinquennio 2018-2022; Tabella 3 Numero superamenti valore limite giornaliero del PM10 per la provincia di Padova, anno 2022; grafico con la distribuzione dei superamenti del valore limite giornaliero misurati per anno dalle centraline della rete nel quinquennio 2018-2022. Il box lilla rappresenta l’intervallo in cui cadono la metà dei superamenti registrati, mentre la linea orizzontale nel box rappresenta il valore mediano calcolato e consente un primo confronto tra gli anni. In rosso è inoltre evidenziato il valore limite; fg 4-6 Distribuzione del numero di superamenti del valore limite (VL) giornaliero di particolato PM10.Confronto quinquennio 2018-2022. L’andamento della media annuale di concentrazione di PM10 in provincia di Padova evidenzia valori negli ultimi anni inferiori al limite di legge e compresi tra 30 e 40 µg/m³ .; Fg. 4-7 Valore medio di PM10 in Provincia di Padova, periodo: 2002-2020 **Il numero di superamenti annui del valore limite giornaliero di 50 µg/m³ resta invece un parametro critico**; Fg. 4-8 **Superamenti**: Superamenti annui del valore limite giornaliero di PM10 in provincia di Padova. Periodo: 2002-2020);

particolato atmosferico PM2.5 il D.Lgs.155/2010 fissa, dal 2015, un limite annuale a 25µg/m³ che nel 2022 **risulta rispettato** in tutte le centraline fisse che monitorano in automatico questo inquinante. La stazione di Padova APS 1 ha eguagliato il valore limite di 25 µg/m³, livello massimo riscontrato tra le centraline del Veneto. Per quanto riguarda il trend dei livelli medi di PM2.5, nel 2022, le concentrazioni sono state tendenzialmente superiori al 2021, ma inferiori al triennio 2018-2020. Si è riscontrato dalle misure delle centraline che in media il 69% del PM10 è costituito da PM2.5: il particolato atmosferico PM10 in Veneto è quindi mediamente costituito per quasi i due terzi dalla sua frazione più fine, il PM2.5. come da relativo grafico; fg. 4-9 Distribuzione delle concentrazioni medie annue di particolato PM2.5. Confronto quinquennio 2018-2022).

A completamento dell’analisi delle polveri sottili Il proponente evidenzia che:

-l’andamento della media annuale del PM2.5 nelle stazioni fisse in cui è misurato (Fg4-10 Andamento del valore medio di PM2.5 in provincia di Padova. Periodo: 2002-2020 che riporta uno stacco tra le concentrazioni medie di PM2.5. Le stazioni della zonavicina ai Colli Euganei hanno concentrazioni inferiori al valore obiettivo (25 µg/m³), quelle urbane di Padova concentrazioni quasi sempre sopra al limite);

- è stato completato il **75% delle attività previste da PMA per la fase di ante operam** per il monitoraggio delle polveri sottili PM10 e delle polveri totali PTS, con l'esecuzione di tre campagne di monitoraggio della durata di 21 giorni, presso i seguenti siti localizzati lungo la tratta autostradale: A13-PM-DC-A2-03 collocato in corrispondenza di Via Monticello, nel comune di Due Carrare; A13-PM-DC-A2-04 collocato in corrispondenza dell'area residenziale di Via Cuccara, in località Terradura, nel comune di Due Carrare; A13-PM-MO-A2-05 collocato in corrispondenza dell'impianto sportivo Rugby Monselice, in prossimità dello svincolo autostradale di Monselice, in Via Galeno.

-il **completamento** dell'ultima campagna di monitoraggio, che completa le attività previste per la fase di ante operam, è previsto **per marzo 2023**;

-**superamenti** rispetto al limite di legge imposto dal D.Lgs.155/2010, che stabilisce come valore limite giornaliero 50 µg/m³ da non superarsi per più di 35 volte per anno civile.

-durante le campagne di monitoraggio effettuate presso il sito A13-PM-DC-A2-03 sono stati registrati **otto superamenti** dei valori di concentrazione di **PM10**, rispetto al limite di legge, tutti registrati nella campagna di monitoraggio effettuata durante il trimestre invernale. Inoltre, anche le Centraline ARPAV di Monselice e di Mandria (in posizione limitrofa all'ubicazione del campionario TECNE) hanno registrato, in corrispondenza degli stessi giorni, dei valori di PM10 superiori al limite di legge. Il valore medio di concentrazione di PM10 misurato durante le campagne di monitoraggio risulta sempre inferiore al valore limite su media annua di 40 µg/m³ imposto dalla normativa.

-durante le campagne di monitoraggio effettuate presso il sito A13-PM-DC-A2-04 sono stati registrati **due superamenti** dei valori di concentrazione di **PM10**, rispetto al limite di legge, tutti registrati nella campagna di monitoraggio effettuata durante il trimestre invernale; anche la Centralina ARPAV di Mandria (la più vicina al sito di monitoraggio) ha registrato, in corrispondenza degli stessi giorni, dei valori di PM10 superiori al limite di legge. Il valore medio di concentrazione di PM10 misurato durante le campagne di monitoraggio risulta sempre inferiore al valore limite su media annua di 40 µg/m³ imposto dalla normativa.

-durante le campagne di monitoraggio effettuate presso il sito A13-PM-MO-A2-05 sono stati registrati **quattordici superamenti** dei valori di concentrazione di **PM10**, tutti registrati nel secondo trimestre del 2022, il periodo aprile-giugno 2022, sono stati attribuiti alle lavorazioni agricole effettuate presso il campo da Rugby. Mentre i superamenti registrati nel corso del quarto trimestre, il periodo ottobre-dicembre 2022 sono stati registrati anche dalla Centralina ARPAV di Monselice (la più vicina al sito di monitoraggio). Il valore medio di concentrazione di PM10 misurato durante le campagne di monitoraggio è risultato superiore al valore limite su media annua di 40 µg/m³ nel corso della campagna effettuata nel quarto trimestre, mentre è risultato sempre inferiore al limite di legge nel corso delle precedenti campagne di misura.

RUMORE

La caratterizzazione del clima acustico dell'area interessata dall'intervento di ampliamento autostradale è stata eseguita secondo le indicazioni del PMA che ha previsto per la fase di Ante Operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

- **quattro misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R2** (che prevede misure della durata di 24 ore, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai ricettori esposti alle attività di cantiere);

- **quattro misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R4** (che prevede misure di breve durata da effettuare in ambiente abitativo ed è stata prevista per il monitoraggio del clima acustico dei ricettori esposti alle attività di cantiere);

- **dieci misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R3** (che prevede misure della durata di 7 giorni, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai ricettori esposti al traffico autostradale);

Il proponente riferisce inoltre che:

-in sede di progettazione esecutiva si è provveduto ad un **aggiornamento del censimento dei recettori acustici**, con conferma dei recettori sensibili già individuati all'interno del SIA, nel Comune di Due Carrare (□ Scuola Materna “S. Pio X”; □ Scuola Primaria (ex Scuola Elementare) “G. D’Annunzio”), mentre i restanti comuni interessati dall’intervento non presentano ricettori sensibili all’interno della fascia di studio (500 m per lato).

- per la **fase ante operam sono state portate a compimento il 78% delle attività previste da PMA** (- 4/4 campagne di rilievi con metodica R2;- 3/4 campagne di rilievi con metodica R4;- 7/10 campagne di rilievi con metodica R3) e **ne è previsto il completamento per marzo 2023**;

- le attività di monitoraggio svolte nel periodo marzo – dicembre 2022 in corrispondenza dei punti individuati nel PMA hanno avuto lo scopo di rilevare le condizioni di rumorosità prima dell’inizio delle lavorazioni sulla tratta autostradale e di rilevare le emissioni derivanti dall'esercizio stradale e dalle altre sorgenti di rumore presenti sul territorio, giusti i dati del monitoraggio delle campagne effettuate durante la fase di ante operam riportati nella relazione, cui si rinvia;

-in alcuni siti di monitoraggio le campagne di misure hanno rilevato alcuni superamenti dei limiti di legge (In particolare, presso i ricettori sensibili A13-PM-DC-R3-11 e A13-PM-DC-R3-12, rispettivamente la Scuola d’Infanzia Pio X e la Scuola Primaria G. D’Annunzio, sono stati registrati valori superiori ai limiti di legge sia nel periodo diurno che notturno. Per tali siti, essendo stati identificati quali ricettori sensibili, si applicano limiti di legge più restrittivi, che risultano pari a 50 dB(A) nel periodo diurno e 40 dB(A) nel periodo notturno. Entrambi i ricettori ricadono nel **Comune di Due Carrare**, Loc. di Terradura, in cui la **sorgente di rumore principale è costituita dai transiti veicolari continui lungo la SP30 via Terradura**, a cui si associano componenti dovute ai transiti lungo la via locale di via Cuccara e componenti provenienti dalle attività ludiche e didattiche delle scuole. Si associa il rumore di fondo del tracciato autostradale dell’A13 che dista circa 380 metri dalla scuola d’infanzia Pio X e circa 440 metri dalla scuola Primaria D’Annunzio).

-la località di Terradura è parzialmente protetta dalla barriera FOA 113 di altezza 4 metri e lunghezza 230 metri posizionata lungo l’autostrada. I rilievi post operam, a seguito del completamento dei lavori, permetteranno di verificare i livelli acustici presso i due siti di monitoraggio.

-presso il sito A13-PM-DC-R3-10 è stato registrato un esubero del limite di legge nel periodonotturno; che il ricettore ricade fuori fascia rispetto al DPR 142/04, pertanto si applicano i limiti dedotti dalla zonizzazione acustica comunale; che il sito risulta in classe II con limiti di legge pari a 55 dB(A) nel periodo diurno e 45 dB(A) nel periodo notturno; che la sorgente di rumore principale è rappresentata dal rumore di fondo dell’autostrada A13 distante circa 280 metri, a cui si associano possibili componenti provenienti dalle viabilità locali di via Trento e via Gorghizzolo; che il sito sarà in parte protetto dalla futura realizzazione della FOA F106 di lunghezza 222 metri e altezza 3 metri; che i rilievi post operam, a seguito del completamento dei lavori, permetteranno di verificare i livelli acustici presso il sito di monitoraggio.

-presso il sito A13-PM-MO-R2-03 sono stati registrati valori superiori ai limiti di legge sia nel periodo diurno che notturno. Il ricettore è ubicato a circa 10 metri dal tracciato dell’A13 che corre in rilevato e che non è mitigato da barriere fonoassorbenti; pertanto, risulta essere particolarmente esposto al traffico autostradale. Il progetto di ampliamento e ammodernamento della tratta Padova – Monselice prevede la realizzazione della Barriera FO03 (lunghezza 188 metri e altezza 6 metri) per mitigare i livelli di rumore presso il ricettore.

-presso il sito A13-PM-DC-R2-04 sono stati registrati valori superiori ai limiti di legge sia nel periodo diurno che notturno. In questo caso, la sorgente di rumore principale è costituita dal transito dei veicoli lungo l’autostrada A13, che dista circa 40 metri dal ricettore. Attualmente il

clima acustico non è mitigato da barriere fonoassorbenti, è stata prevista però la realizzazione della Barriera FO12 (lunghezza 210 metri e altezza 3 metri).

VIBRAZIONI

Il Proponente riferisce che:

- il PMA ha previsto per la fase ante operam **otto misure** del livello di inquinamento vibrazionale da eseguire con metodica V1 (esclusivamente in edifici sedi di attività umana, presso i ricettori esposti alle attività di cantiere), di cui sono state portate a compimento il 50% (-4/8 campagne di rilievi con metodica V1) mentre il completamento delle restanti è previsto per marzo 2023;
- il valore limite stabilito dalla norma di riferimento UNI9614 relativamente alla valutazione del disturbo alle persone ha portato ai dati del monitoraggio delle campagne effettuate riportati in relazione

SETTORE IDRICO

IDRICO SUPERFICIALE

Il Proponente riferisce che:

- il PMA prevede controlli mirati all'accertamento dello stato quali quantitativo delle risorse idriche superficiali, al fine di valutare le potenziali alterazioni indotte dalle opere autostradali in fase di realizzazione a tutela dei corsi d'acqua della rete idrografica superficiale principale interagenti con il tracciato autostradale, secondo un'impostazione di indagini per campagne;
- circa il 75% delle misure previste ante operam è stato avviato nel nel secondo trimestre 2022;**
- la rete dei punti di controllo** è stata definita sulla base del progetto autostradale, considerato nella sua globalità (tracciato e opere d'arte, aree di cantiere e campi base, viabilità di servizio, sistemazioni idrauliche e idrogeologiche) e sulla base dell'inquadramento ambientale del progetto dal punto di vista del sistema idrografico, con particolare attenzione agli aspetti idrologico-idraulici e di qualità delle acque, tenendo conto degli effetti potenzialmente verificabili sul comparto idrico superficiale.
- le alterazioni potenzialmente attuabili sul sistema idrografico nel corso dei lavori sono riferibili a tre categorie di effetti (□ modificazione delle condizioni di deflusso (livelli, velocità, assetto dell'alveo), prodotte dall'inserimento di opere in alveo definitive o provvisorie; □ modificazione delle caratteristiche di qualità fisico-chimica dell'acqua provocate dalle attività costruttive, e/o dallo scarico di sostanze inquinanti derivanti dalle lavorazioni e dagli insediamenti civili di cantiere; □ modificazioni delle caratteristiche di qualità dell'ambiente fluviale complessivo, a seguito di alterazioni dell'habitat nei comparti idraulico, morfologico, chimico-fisico, biologico, vegetazionale (provocate da attività antropiche quali lavorazioni in alveo con mezzi meccanici, scarico di materiali in alveo ecc);
- **monitoraggio chimico fisico: il pH dei vari corsi d'acqua è risultato leggermente basico** e si sono osservate mediamente acque poco mineralizzate ad eccezione del fosso Paltana. Le analisi chimiche di laboratorio registrano concentrazioni dei parametri monitorati bassi o al di sotto dei limiti strumentali e spesso confrontabili tra le sezioni di monte e le rispettive sezioni di valle;
- rispetto ai parametri biologici (MHP), in base ai risultati ottenuti si evidenzia che tutte le stazioni campionate ricadono in IV classe di qualità ovvero in Stato Ecologico Scarso.

Conclusioni: i risultati dei campionamenti indicano che l'ambiente è generalmente fortemente alterato. I popolamenti rinvenuti sono infatti costituiti da un basso numero di unità sistematiche e sono caratterizzati prevalentemente da taxa a basso valore ambientale ed ecologico.

IDRICO SOTTERRANEO

Il Proponente riferisce che:

-il Piano di Monitoraggio approvato prevede controlli mirati all'accertamento dello stato quali quantitativo delle risorse idriche sotterranee, al fine di valutare le potenziali alterazioni indotte dalle opere autostradali in fase di realizzazione. Gli interventi in progetto comporteranno la presenza di acque di dilavamento nelle aree adibite a cantiere e una produzione di acque reflue generate dalle lavorazioni proprie del cantiere, come l'attività di betonaggio e il lavaggio dei mezzi. Saranno inoltre prodotte acque reflue dagli scarichi civili in funzione durante la cantierizzazione. Le acque reflue potrebbero infiltrarsi nel terreno e modificare lo stato qualitativo delle acque sotterranee in prossimità dell'intervento. L'eventualità di contaminazione delle falde idriche ad opera di ipotetici inquinanti va riferita, essenzialmente, all'ipotesi di sversamento accidentale di sostanze nocive, al raggiungimento della falda in occasione di lavorazioni profonde o al contributo delle acque di dilavamento della piattaforma stradale o dei cantieri, con particolare riferimento a quelle di prima pioggia, dotate di maggiori concentrazioni dei potenziali agenti contaminanti.

-il PMA delle acque sotterranee, articolato in indagini su pozzi/piezometri è orientato a certificazione dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici nella situazione precedente l'avvio dei lavori; controllo dei corpi idrici nella fase di cantiere;

- risultano effettuate circa il 50% delle misure previste per il monitoraggio ante operam, avviate nel terzo trimestre 2022;

- i criteri per la definizione degli elementi della rete di monitoraggio sono basati sulla considerazione del rischio di interferenza tra opere in progetto e corpi idrici sotterranei in relazione a quanto emerso dagli studi idrogeologici, dalla carta di vulnerabilità della falda e in base alla rilevanza socio-economica di ogni captazione. È stato considerato, ove possibile di monitorare captazioni. Il criterio consente di valutare la variazione dello stesso parametro tra i due punti di misura e di riconoscere eventuali impatti determinati dalla presenza di lavorazioni/cantieri e dell'opera stessa.

- le analisi effettuate (giusti i parametri monitorati approvati nell'ultima revisione del PMA nel giugno 2022) mostrano per più siti la **presenza elevata della concentrazione di alcuni metalli (Ar, Mn, Fe)**. Nel Veneto, secondo lo studio di classificazione dello stato chimico dei corpi idrici sotterranei - sessennio 2014-2019, approvato settembre 2022 (rif. allegato "DGR1139 del 2022 - Allegato A stato chimico acque 2014-2019"), le acque di falda dei corpi idrici di bassa pianura presentano valori che farebbero supporre acque di scarsa qualità e cattivo stato. In realtà la presenza in concentrazioni elevate di alcuni parametri deriva da litotipi caratteristici e/o particolari condizioni redox. **La presenza di arsenico** nelle acque sotterranee di alcune aree della pianura veneta è legata all'esistenza di falde in condizioni tipicamente riducenti, confinate in particolari strati di terreno torboso-argilloso, ricchi di materiale organico, particolarmente diffuse nel sottosuolo della bassa pianura (rif. allegato "STATO ACQUE PADOVA ARPAV "). La degradazione delle torbe, che genera **alti tenori di ammonio**, è accompagnata dalla riduzione progressiva di O₂, NO₃⁻, Mn(IV), Fe(III), SO₄²⁻, CO₂. Questo fenomeno può spiegare gli **alti valori registrati di ferro e manganese**, liberati nelle acque per dissoluzione riduttiva dei rispettivi ossidi, ma anche gli alti valori di arsenico, che assorbito sulla superficie degli ossidi di ferro e manganese, viene liberato dagli stessi. Anche la degradazione della sostanza organica di origine antropica, come ad esempio percolato o idrocarburi, può fungere

da sorgente indiretta di queste sostanze. Ferro e manganese sono spesso presenti nelle falde per cause naturali e non antropiche; in generale il movimento dei metalli nel suolo è ridotto per via di fenomeni di precipitazione ed assorbimento su materiale organico ed argilloso, ma particolari condizioni acide o riducenti ne favoriscono comunque la lisciviazione in fase liquida. Ciò può accadere in acquiferi profondi o acquiferi anche freatici ma ricchi di sostanza organica e poveri d'ossigeno, che riescono a tenere in soluzione il ferro e il manganese in forma ridotta. La presenza di questi metalli è ben circoscrivibile nella pianura veneta; si tratta infatti generalmente di aree di pianura (media e bassa) caratterizzate dalla presenza nel sottosuolo di acquiferi a bassa permeabilità, con presenza di materiale limoso ed argilloso intercalato alla matrice acquifera (a componente prevalentemente sabbiosa man mano che si scende a valle della fascia delle risorgive) (cfr all. “le-acque-sotterranee della-pianura-veneta-i-risultati-del-progetto-sampas”, cap. 6).

Settore naturale

VEGETAZIONE

Il PMA prevede per questa componente un monitoraggio ante, corso e post operam della vegetazione esistente, prevedendo una serie di metodiche in grado di rispondere agli obiettivi specifici dell'indagine. I siti di monitoraggio previsti sono stati individuati sulla base della documentazione presente nel SIA. Si tratta dei corridoi ecologici principali e le aree con presenza di vegetazione potenzialmente importante e precisamente del: **Canale Bagnarolo, Canale Bisatto, Fossa Paltana, Canale Vigenzona; Canale Biancolino e la macchia boscata di Monselice**. I corsi d'acqua e le aree riparie, oltre a rappresentare degli elementi di connessione tra aree ed habitat diversi, sono potenzialmente ecosistemi ricchi specie animali e vegetali.

Fase ante operam: **non ancora conclusi**.

Nei siti di monitoraggio Canale Bisatto e Canale Vigenzona. I rilievi fitosociologici, monitoraggio degli habitat e delle specie protette e rilievi floristici per il monitoraggio delle specie vegetali alloctone hanno permesso di **rilevare la presenza, all'interno dei canali in prossimità del tracciato autostradale esistente, di una vegetazione acquatica riferibile all'alleanza Ranunculion fluitantis, considerabile di elevato pregio naturalistico.**

Nei restanti siti di monitoraggio sono presenti tipologie di vegetazione di **interesse naturalistico medio** (Macchia boscata di Monselice, e Canale Biancolino) o **basso** (Canale Bagnarolo e Fossa Paltana), **in nessun caso riconducibili ad habitat di interesse comunitario**.

Durante i rilievi floristici non sono state rinvenute specie patrimoniali o tutelate in nessuno dei siti di monitoraggio. Il monitoraggio delle specie alloctone ha permesso di appurare che esse sono presenti in tutti i siti di monitoraggio, come atteso in base alle caratteristiche dell'area di studio, che risulta fortemente antropizzata e intensamente sfruttata per scopi agricoli.

Inoltre, è stata esclusa la presenza di **specie protette** e nello specifico di **Hymantoglossum adriaticum**;

A margine delle attività di monitoraggio ambientale sulla componente vegetazione è stato realizzato anche l'aggiornamento della carta della vegetazione reale con scala 1:10.000, allegata alla richiesta di proroga.

FAUNA

Il proponente riferisce che:

-il protocollo di monitoraggio per la componente Fauna, finalizzato alla verifica del coinvolgimento di specie ed habitat protetti durante la realizzazione delle opere di progetto, prevede rilievi faunistici sui taxa e specie potenzialmente presenti nell'area di intervento.

-il PMA prevede **tre fasi di monitoraggio, ante, corso e post operam.**

- **siti di monitoraggio individuati:** ricadono nelle stesse aree in cui sono ubicati i siti di monitoraggio della vegetazione, in modo da avere una visione d'insieme degli habitat presenti e la fauna ad essi collegata (si tratta pertanto dei corridoi ecologici principali ovvero il Canale Bagnarolo, il Canale Bisatto, la Fossa Paltana, il Canale Vigenzone ed il Canale Biancolino);

- **gruppi faunistici interessati:** odonati, lepidotteri, erpetofauna, ittiofauna, avifauna notturna e diurna, mammiferi (chiroteri e roditori);

-lo studio propedeutico sulla matrice ambientale e sulle caratteristiche delle aree, evidenziano un contesto estremamente banalizzato, con colture intensive e aree periurbane/urbanizzato sparso con ridottissima componente ecotonale. Gli stessi corsi d'acqua sono gestiti attivamente e spesso privi di vegetazione arborea e/o elementi ripariali che possano favorire la presenza, anche temporanea, di connettività ecologica e comunità faunistiche qualitativamente importanti. Pertanto **da un lato non sono state rinvenute le specie target e di maggior importanza patrimoniale**, dall'altro i territori indagati non sono ad oggi rilevanti per un potenziale insediamento delle stesse ad eccezione del martin pescatore Alcedo atthis che è risultato presente e probabilmente nidificante presso il Fosso Paltana, il Canale Vigenzone e solo possibilmente nidificante presso il Canale Bagnarolo. Altre specie di uccelli (oltre al martin pescatore) inserite nell'Allegato I della Direttiva Uccelli 147/2009/CE rilevate durante il monitoraggio eseguito sino ad oggi, ma attribuiti alla categoria fenologica AR (alimentazione e riposo) bianco maggiore (Ardea alba) e la Nitticora (Nycticorax nycticorax). Relativamente agli altri gruppi faunistici, **l'unico gruppo per cui sono presenti specie di interesse patrimoniale sono i pipistrelli, per cui nelle stazioni di monitoraggio sono state registrate complessivamente 7 specie, tutte inserite nell'All. IV della Dir. 92/43/CEE oltre Myotis myotis/blythii inserita anche nell'All. II.** Le specie registrate sono in generale molto diffuse e comuni soprattutto in contesti antropici (Pipistrellus kuhlii/nathusii, Pipistrellus pipistrellus, Hypsugo savii), mentre M. daubentonii e N. leisleri sono specie più specializzate e legate ad ambiti acquatici e forestali.

- il protocollo di monitoraggio ha infine interessato il controllo dell'utilizzo dei passaggi ecologici da parte della fauna presente nelle aree limitrofe al tracciato. Il monitoraggio ha confermato come i passaggi siano utilizzati quasi esclusivamente da fauna domestica, fatto prevedibile anche in considerazione delle tipologie ambientali estremamente banalizzate presenti nel contesto territoriale che ospitano una fauna selvatica scarsamente significativa.

SUOLO

Il proponente riferisce che:

-il monitoraggio della componente suolo non è ancora stato avviato;

- è suddiviso nelle fasi ante, corso e post operam e prevede la descrizione di profili pedologici, il prelievo di campioni da sottoporre ad analisi chimico-fisiche e prove infiltrometriche;

-i siti di monitoraggio selezionati sono i campi base, i cantieri e le viabilità di servizio.

- il monitoraggio ha lo scopo di determinare le caratteristiche chimicofisiche e di fertilità dei suoli prima della realizzazione dell'opera, il mantenimento delle stesse quando il terreno è accantonato in cumuli e una volta finite le lavorazioni quando le aree saranno ripristinate.

-tra le principali cause di deterioramento del suolo si evidenziano gli spostamenti temporanei o permanenti di terre, il deterioramento delle qualità fisiche della porzione superficiale del suolo per il passaggio ripetuto di mezzi pesanti e lo stazionamento di materiali nella fase di realizzazione dell'opera, l'inquinamento chimico causato in particolare da metalli pesanti e da oli minerali, la perdita di suolo e il rischio di alterazione del regime di umidità.

-il monitoraggio sarà volto quindi a verificare l'eventuale presenza dei seguenti potenziali fattori di interferenza sulla componente ambientale: □ alterazione delle caratteristiche fisiche; □ alterazione delle caratteristiche chimiche.

CONCLUSIONI

Dal confronto fra quanto analizzato nel SIA del settembre 2016 e lo stato attuale è stato condotto al fine di verificare eventuali cambiamenti intervenuti sia nella pianificazione che nelle componenti ambientali:

- per quanto concerne la Pianificazione, non sono subentrate modifiche e/o aggiornamenti rispetto a quanto analizzato nello SIA del 2016, pertanto **la coerenza degli interventi in oggetto è stata già verificata ed è ad oggi confermata;**
- l'analisi puntuale delle singole componenti ambientali, in base ai dati ambientali disponibili a livello regionale e agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam eseguito, non evidenzia variazioni significative rispetto a quanto valutato nel SIA, pertanto, **anche lo stato attuale dell'ambiente può definirsi invariato rispetto a quello descritto nello SIA.**

Il proponente evidenzia inoltre che **il progetto esecutivo non modifica quanto approvato nelle precedenti fasi progettuali e autorizzative** in quanto sono state apportate **modifiche di limitata entità e non sostanziali**, frutto di richieste nell'ambito delle fasi approvative stesse e/o di conseguenti approfondimenti tecnici di dettaglio.

Da qui la conclusione secondo cui *“è legittimo affermare, pertanto, che anche gli impatti delle opere sul territorio possano considerarsi invariati a quelli previsti nello Studio, e che pertanto non vi siano impedimenti perché venga concessa la proroga richiesta”*.

CONSIDERATO E VALUTATO CHE

Il raffronto tra l'attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e il contesto originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale evidenzia che non sono intervenuti cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato, come risultata dalla relazione acquisita a questo fine che analizza l'invarianza delle condizioni ambientali preesistenti,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 9 D.M. 150/2007

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni per concedere ai sensi dell'art. 25, co. 5 del d.lgs n. 152 del 2006 una proroga di 5 anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. n.134 avente durata quinquennale dalla data del 10/04/2018 di pubblicazione dello stesso DM il nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 42, Parte II, del 10 aprile 2018 e pertanto dalla data di scadenza del quinquennio del 9 aprile 2023 sino a tutto il 9 aprile 2028.

**Il Presidente della Commissione
Cons. Massimiliano Atelli**