



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID 11377]: Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Interventi di razionalizzazione ed adeguamento delle intersezioni a raso lungo la S.S 309 "Romea" - terzo stralcio. Realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'intersezione con la S.P. 55 al km 36+200. Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

La Società ANAS S.p.a. con nota del 10/04/2024, acquisita al prot. MASE-73345 del 18/04/2024, 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 gli interventi di “Realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'intersezione della S.S. 309 “Romea” con la S.P. 55, al km 36+200”, localizzati nel territorio comunale di Comacchio, in provincia di Ferrara, nella Regione Emilia Romagna.

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”.

Oggetto della valutazione in esame sono gli interventi di adeguamento dell'intersezione presente al km 36+200 della S.S. 309 “Romea” nel punto di incrocio con via Rotta Zambusi (S.P. 55). La strada statale “Romea” si configura come strada di tipologia C1 “Strade extraurbane secondaria”, secondo il D.M. 5 novembre 2001, mentre via Rotta Zambusi, che conduce all'abitato di Lagosanto, si configura come strada di tipologia F1 “Strade extraurbane locali”.



Figura 1: Stralcio planimetrico dell'area oggetto di intervento, generale (Fonte: Lista di controllo)

Attualmente, l'intersezione è del tipo a raso lineare priva di corsia di accumulo per la svolta a sinistra sulla S.S. 309 (la strada principale), e prevede due corsie in ingresso e due di uscita su Via Rotta Zambusi, separate da isole di separazione rialzate, con cordoli prefabbricati. L'intersezione così costituita provoca rallentamenti a causa delle manovre di svolta a sinistra dei veicoli provenienti da Venezia e/o Ravenna. Inoltre, la manovra di svolta in sinistra comporta un importante conflitto tra la corrente di traffico in attraversamento e quella in svolta, con potenziale rischio di incidenti, date anche le elevate velocità operative dell'asse stradale nel tratto interessato dagli interventi in valutazione.



Figura 2: Stralcio planimetrico dell'area oggetto di intervento, in dettaglio (a sinistra) e su CTR (a destra) (Fonte: Lista di controllo)

Gli interventi in valutazione prevedono la realizzazione di una rotatoria del tipo “convenzionale”, a tre bracci, con diametro estero pari a 40,00 m e isola centrale di diametro pari a 23,00 m. Il progetto prevede, inoltre, la risistemazione dello smaltimento delle acque di piattaforma con recapito all'interno del reticolo idrografico esistente, l'installazione di adeguate barriere di sicurezza, laddove previste dalla normativa vigente, e di nuova segnaletica stradale.

Finalità della soluzione progettuale è il miglioramento delle condizioni di sicurezza della viabilità nel tratto interessato dagli interventi, con riduzione del numero e della gravità degli incidenti rispetto all'intersezione presente e decongestionamento dei flussi di traffico esistenti, con la conseguente diminuzione delle emissioni inquinanti per il minor tempo di transito stimato nei pressi dell'intersezione, e delle emissioni sonore.

Gli interventi in valutazione si configurano come “adeguamento tecnico” di un progetto appartenente alla tipologia di opere di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto 1), lett. c) “*strade extraurbane secondarie di interesse nazionale*”.

Analisi e valutazioni

L'intervento in esame, di adeguamento e miglioramento tecnico, funzionale e di sicurezza dell'incrocio a raso localizzato al Km 36+200 della S.S. 309 “Romea”, attualmente interessato da notevoli rallentamenti con un alto rischio di incidenti a causa delle manovre di svolta a sinistra dei veicoli provenienti da Venezia e/o Ravenna, si inserisce nell'ambito dei lavori di manutenzione straordinaria per il potenziamento e la riqualifica della stessa strada statale, per innalzare il livello di sicurezza dell'intersezione, riducendo il rischio di incidenti.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, nel tratto ricadente nel territorio regionale dell'Emilia Romagna, la strada statale 309 “Romea” presenta una carreggiata stradale costituita da

una corsia per senso di marcia per quasi la totalità dello sviluppo. Le rilevazioni del traffico veicolare eseguite da ANAS hanno evidenziato significativi flussi di traffico sulla strada statale.

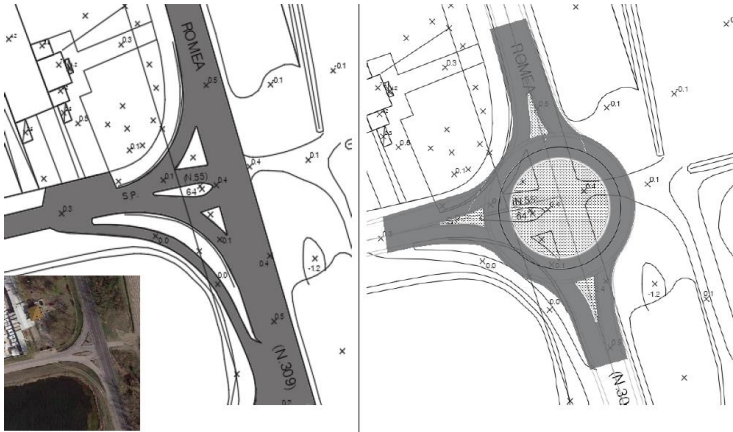


Figura 3: Planimetria stato di fatto (sinistra) e stato di progetto (destra) (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)



Figura 4: Stralcio planimetrico CTR con sovrapposizione dell'intervento di progetto (Fonte: Lista di controllo)

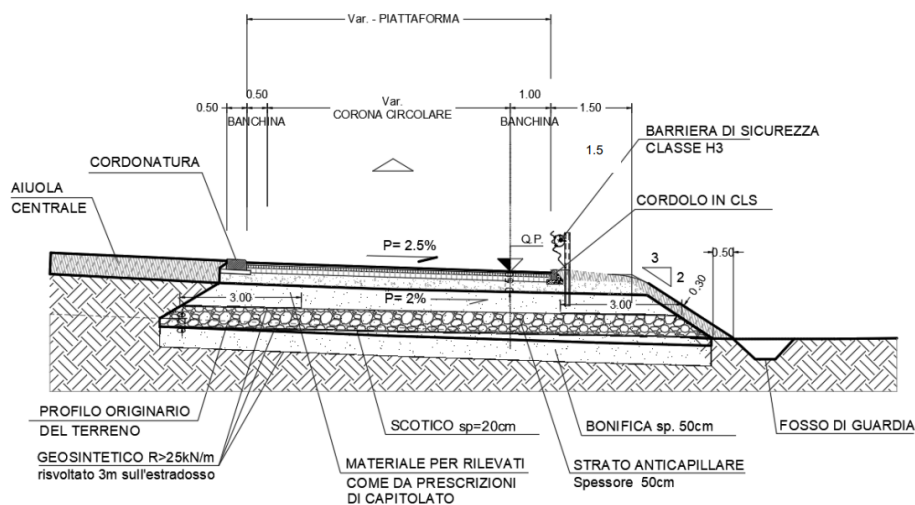


Figura 5: Sezione tipologica rotatoria (Fonte: Lista di controllo)

La soluzione progettuale prevede la realizzazione di una rotatoria del tipo “convenzionale”, caratterizzata da un diametro esterno pari a 40 m e da un’isola centrale di diametro pari a 23 m, dotata di una fascia sormontabile larga 1,50 m. La larghezza delle corsie di entrata è pari a 3,50 m, mentre quelle di uscita misurano 4,50 m. Sui tre rami è prevista la realizzazione di isole triangolari spartitraffico. La larghezza della corona giratoria è prevista pari a 7,00 m, poiché sono previsti ingressi a singola corsia. La banchina interna e quella esterna sono larghe rispettivamente 0,50 m e 1,00 m; infine è presente un arginello di larghezza pari a 1,50 m. Gli altri elementi caratterizzanti la struttura sono:

Nella Lista di controllo, il proponente riporta che le lavorazioni saranno suddivise in fasi:

- Fase 1: approntamento della segnaletica di cantiere;
- Fase 2 realizzazione della parte di rotatoria fuori sede stradale, sul lato della S.S.309 in direzione Venezia;
- Fase 3: realizzazione del ramo di ingresso sulla rotatoria sulla corsia direzione Venezia, con parziale restringimento della carreggiata dell’intersezione;
- Fase 4: realizzazione del ramo fuori sede esistente, di uscita sulla S.S.309, con parziale restringimento della corsia direzione Venezia
- Fase 5: deviazione del traffico sulla S.S.309 sul nuovo ramo di rotatoria già realizzato, in entrambe le direzioni, impedendo la svolta a sinistra in direzione Ravenna da Via Rotta Zambusi e la svolta a sinistra dalla S.S.309 su Via Rotta Zambusi, per demolire le aiuole spartitraffico esistenti e realizzare la parte centrale della rotatoria e le corsie di ingresso e successivamente di uscita su Via Rotta Zambusi;
- Fase 6: apertura della rotatoria con traffico parzializzato ad una corsia, per consentire la realizzazione delle aiuole spartitraffico sui rami di ingresso/uscita;
- Fase 7: realizzazione della segnaletica definitiva ed apertura della rotatoria.

Con riferimento alla cantierizzazione, nella Lista di controllo viene individuata l’area destinata al cantiere base, in un’area di proprietà comunale in gestione a ANAS.



Figura 6: Localizzazione dell’area di cantiere base (in arancio tratteggiato) (Fonte: Lista di controllo)

Nella Lista di controllo il proponente riporta che per la realizzazione delle opere in progetto è prevista la produzione delle seguenti tipologie di materiali:

- Materiali provenienti dall'installazione dei cantieri;
- Materiali provenienti dalla demolizione
- Rifiuti prodotti dalla manutenzione degli automezzi in cantiere.

Il proponente riporta che all'interno delle aree di stoccaggio dovranno essere predisposti, in modo separato e con chiara segnalazione di identificazione:

- depositi di accumulo dei materiali da scavo da sottoporre ad analisi, in cui verranno depositate le terre e rocce da scavo in attesa della determinazione delle caratteristiche di qualità ai fini della loro riutilizzazione;
- depositi di accumulo dei materiali da riutilizzare, in cui verranno stoccate, per un successivo riutilizzo, le terre e rocce da scavo già caratterizzate e che non vengono immediatamente reimpiegate;
- depositi temporanei di rifiuti non pericolosi, in cui sono accumulati i rifiuti identificati come non pericolosi prima di procedere al loro smaltimento e/o recupero.

Al fine di garantire la massima tutela nelle aree destinate ai rifiuti, i tempi di deposito per le singole tipologie di materiali non dovranno superare quanto stabilito dalla normativa attualmente vigente. Inoltre le diverse tipologie di materiali di scarto ed eventuali rifiuti prodotti dovranno essere mantenute separate tra loro.

Durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate, con particolare riferimento alle componenti rumore, atmosfera, ambiente idrico e suolo, per prevenire l'insorgere di possibili interferenze agendo in maniera preventiva.

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 l'area appartenente alla Rete Natura 2000 più vicina è il SIC ZPS IT4060004 "Valle Bertuzzi, Valle Porticino-Cannevié", che lambisce parzialmente il sito interessato dagli interventi in valutazione, sebbene siano compresi nell'area di pertinenza del sedime stradale esistente della SS.309. Secondo quanto riportato nella "Relazione non assoggettabilità a VINCA", allegata alla Lista di controllo:

- La maggior parte degli effetti e delle attività legate al progetto avranno un'intensità contenuta o comunque una portata spaziale fortemente limitata e di fatto concentrata a livello dell'area di intervento o di porzioni specifiche della stessa;
- le fasi più impattanti in termini quantitativi connesse alla realizzazione del progetto avranno un carattere limitato nel tempo e con effetti sostanzialmente trascurabili nelle aree appartenenti alla Rete Natura 2000 e comunque completamente reversibili;
- le modeste variazioni di utilizzo del suolo all'interno dell'ambito di intervento non saranno tali da produrre una variazione significativa nell'idoneità faunistica dell'area;
- l'estensione dell'areale di impatto e la marginalità quantitativa delle alterazioni a livello degli habitat di specie, consente di prevedere ragionevolmente che non vi sarà alcun rischio di compromissione ecologica ai siti Rete Natura 2000.

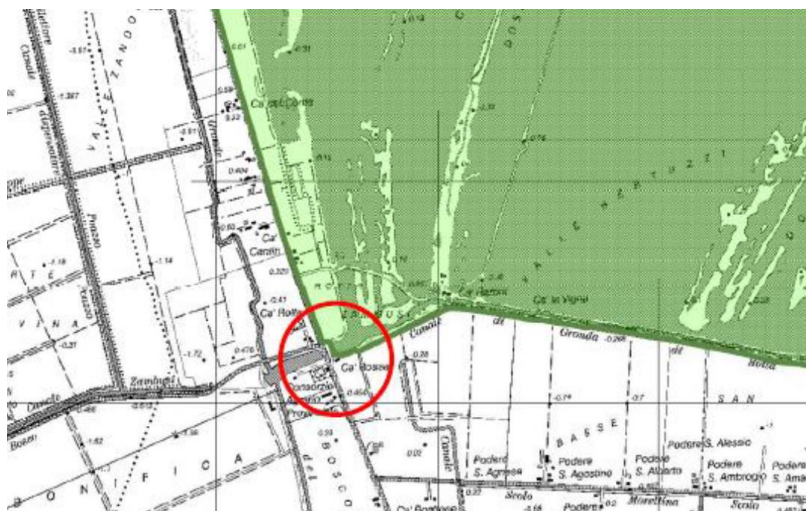


Figura 7: Inquadramento dell'intervento rispetto alla SIC ZPS IT4060004 "Valle Bertuzzi, Valle Porticino-Cannevié" (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento a "Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica", 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'ambito d'intervento e quello di riferimento contestuale hanno una valenza paesaggistica ed archeologica evidenziata all'interno del Piano territoriale di coordinamento provinciale della Provincia di Ferrara: "zone di particolare interesse paesaggistico (Art. 19) e "Dossi o dune di rilevanza storico documentale e paesistica (Art. 20 c.2a)". Secondo quanto riportato nella "Relazione paesaggistica" semplificata allegata alla Lista di controllo, l'intervento in valutazione insiste su un'area attualmente occupata da un'infrastruttura esistente e, sviluppandosi su un'area di dimensioni limitate e minimali, non compromette il paesaggio e i suoi beni. Non sono previsti tagli di vegetazione significativi e/o compromissioni delle attuali risorse del paesaggio, nessun intervento sull'edificato e sull'ambiente naturale del contesto. I lavori di manutenzione previsti non genereranno interferenze significative e irreversibili sugli attuali ambiti oggetto di tutela. Il progetto porterà ad una riqualificazione dell'asse stradale esistente e pertanto ad un miglioramento percettivo e della panoramicità. Secondo quanto riportato nella citata relazione, inoltre, ponendosi l'intervento come riqualificazione e messa in sicurezza di un asse stradale esistente, non si ritiene che le opere debbano essere accompagnate da specifici interventi di mitigazione o di inserimento paesaggistico.

L'intervento consentirà di migliorare le condizioni di sicurezza dell'attuale intersezione a raso in quanto contribuirà a migliorare la panoramicità del tracciato a prevenire incidenti gravi e ad evitare fenomeni di congestionamento del traffico che di fatto costituiscono situazioni di degrado paesaggistico oltre che di disturbo ambientale. Dal punto di vista delle mitigazioni si ritiene importante mettere in atto tutte le possibili cautele nella fase di cantiere al fine di generare il minore impatto possibile sulle risorse del paesaggio ed il minore disturbo sulla popolazione, sull'ambiente in genere e le sue risorse. Dovrà essere garantito il ripristino dello stato dei luoghi al termine delle attività di cantiere.

Con riferimento alle "Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)" ed 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 rientra quelle perimetrate a pericolosità idraulica P1 – M (Alluvioni poco frequenti) nella cartografia del Piano di gestione del rischio delle alluvioni (Distretto del fiume Po).

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” ed 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 rientra tra quelle perimetrate a rischio idraulico R1 – rischio moderato secondo la cartografia del Piano di gestione del rischio delle alluvioni.

Con riferimento alla “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 (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” ed 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’intervento ricade prevalentemente in area di viabilità principale relativa alla S.S.309 “Romea”.

Conclusioni

Oggetto dell’istanza presentata sono gli interventi di adeguamento dell’intersezione a raso esistente, al km 36+200 della strada statale n. 309 “Romea”, nel punto di incrocio con via Rotta Zambusi (S.P. 55) mediante la realizzazione di una rotatoria. La strada statale rientra nella tipologia C1 “Strade extraurbane secondaria”, secondo il D.M. 5 novembre 2001, mentre via Rotta Zambusi, che conduce all’abitato di Lagosanto, si configura come strada di tipologia F1 “Strade extraurbane locali”. La soluzione progettuale prevede la realizzazione di una rotatoria del tipo “convenzionale”, caratterizzata da un diametro esterno pari a 40,00 m e da un’isola centrale di diametro pari a 23,00 m. La corona giratoria, sede della carreggiata stradale ha una larghezza di 7,00 m.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerata la finalità degli interventi di miglioramento delle condizioni di sicurezza della viabilità nel tratto in esame, con riduzione del numero e della gravità degli incidenti e decongestionamento dei flussi di traffico esistenti, e conseguente diminuzione delle emissioni inquinanti e delle emissioni sonore, per il minor tempo di transito stimato nei pressi dell’intersezione, considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell’intervento proposto.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone che la soluzione progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l’acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco