



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE II – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Oggetto: [ID_VIP: 4767] Realizzazione di rampe ad uso mezzi di servizio sull'Autostrada A27 in prossimità della sua interconnessione con l'Autostrada A28. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 27659 del 01/07/2019, acquisita al prot. DVA-17149 del 03/07/2019, la Società Autovie Venete S.p.A. ha presentato istanza, e documentazione progettuale in formato digitale ed in formato cartaceo, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mmi., per il progetto *“Realizzazione di rampe ad uso mezzi di servizio sull'Autostrada A27 in prossimità della sua interconnessione con l'Autostrada A28”*.

A corredo dell'istanza, la Società 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”*, corredata dagli elaborati grafici di cui al punto 10 della lista di controllo *“Allegati”*.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, l'intervento *“è contenuto all'interno del sedime autostradale, delimitato dalla rete di recinzione”* e *“dato l'uso esclusivo della strada riservata a mezzi di servizio ed antineve”*, la finalità principale della soluzione progettuale è consentire *“l'inversione di marcia per i mezzi di servizio, evitando l'utilizzo dei varchi amovibili in autostrada (condizione che risulta potenzialmente pericolosa, in particolare nel corso di eventi atmosferici che richiedono l'utilizzo dei mezzi antineve) e il prolungamento del percorso dei veicoli della Società Autovie Venete S.p.A., che sarebbero obbligati a compiere la manovra di inversione in corrispondenza dei caselli di Vittorio Veneto e Treviso nord”*.

In particolare, l'intervento interessa due tratti dell'autostrada A27, localizzati il primo immediatamente a nord del nodo di collegamento tra le autostrade A27 e A28, in Comune di San Vendemiano (TV), il secondo immediatamente a sud del nodo di collegamento tra le autostrade A27 e A28, in Comune di Mareno Piave (TV). L'intervento prevede la realizzazione di un semianello costituito da una pista da utilizzare per la discesa dei mezzi di servizio e dei mezzi antineve dall'autostrada A27 in direzione Vittorio Veneto (rampe nord) – Treviso (rampe sud) e da una pista da utilizzare per la risalita dei mezzi stessi in direzione Conegliano: il semianello nord è completato, nella parte centrale, da un tratto che utilizza il sottopasso autostradale di Via De

ID Utente: 6838
ID Documento: DVA-D2-OCL-6838_2019-0075
Data stesura: 05/08/2019

✓ Resp. Sez.: DiGianfrancesco C.
Ufficio: DVA-D2-OCL
Data: 06/08/2019

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

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57225903 - Fax 06-57225994 e-mail: dva-2@minambiente.it
e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Gasperi, mentre il semianello sud è completato, nella parte centrale, da un tratto che utilizza la strada (Via Balbi) in fregio all'argine del Fiume Monticano nel tratto sottopassante l'autostrada.

L'intervento in valutazione si configura come "modifica" di una tipologia di opera ricadente nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., punto 10) "autostrade e strade extraurbane principali".

Analisi e valutazioni

Da quanto riportato nella documentazione trasmessa dal soggetto proponente emerge quanto segue.

L'intervento interessa due tratti dell'autostrada A27, localizzati il primo immediatamente a nord del nodo di collegamento tra le autostrade A27 e A28, in Comune di San Vendemiano (TV), il secondo immediatamente a sud del citato nodo di collegamento tra la A27 e la A28, in Comune di Mareno Piave (TV).

Il contesto territoriale in cui si inserisce l'opera è di tipo periurbano ed in parte agricolo. La morfologia del territorio, caratterizzata dalla presenza del nastro autostradale, è contraddistinta da un andamento pianeggiante.

La soluzione progettuale proposta prevede la realizzazione di un semianello costituito da una pista da utilizzare per la discesa dei mezzi di servizio e dei mezzi antineve dall'autostrada A27 in direzione Vittorio Veneto (rampe nord) e in direzione Treviso (rampe sud) e da una pista da utilizzare per la risalita dei mezzi stessi in direzione Conegliano: il semianello nord è completato, nella parte centrale, da un tratto che utilizza il sottopasso autostradale di Via De Gasperi, mentre il semianello sud è completato, nella parte centrale, da un tratto che utilizza la strada (Via Balbi) in fregio all'argine del Fiume Monticano nel tratto sottopassante l'autostrada.

La realizzazione del semianello è volta a consentire l'inversione di marcia per i mezzi di servizio, evitando l'utilizzo dei varchi amovibili in autostrada (condizione che risulta potenzialmente pericolosa, in particolare nel corso di eventi atmosferici che richiedono l'utilizzo dei mezzi antineve) e il prolungamento del percorso dei veicoli della Società Autovie Venete S.p.A., che sarebbero obbligati a compiere la manovra di inversione in corrispondenza dei caselli di Vittorio Veneto e Treviso nord.

Analogamente, il proponente riporta che *"la realizzazione delle opere non comporta effetti significativi sulla componente ambientale, in quanto non vi sono effetti negativi riguardo la qualità dell'aria (la diminuzione della lunghezza del percorso dei mezzi di servizio produce un beneficio per le componenti atmosfera e traffico), gli aspetti idraulico-idrogeologici, vegetazionali, acustici e paesaggistici, tenendo conto che gli interventi sono di limitata estensione e comunque contenuti all'interno del sedime autostradale, delimitato dalla rete di recinzione"*.

Al fine di mantenere invariate le prestazioni ambientali dell'opera esistente, il proponente ha previsto la rinaturazione e inerbimento delle scarpate autostradali interessate dall'ammorsamento

delle rampe di salita/discesa, nonché l'utilizzo di tecniche costruttive finalizzate al contenimento degli effetti potenzialmente negativi sull'ambiente.

L'intervento, lungo le rampe e, in generale, nei tratti esterni alla viabilità locale, è contenuto all'interno del sedime autostradale, delimitato dalla rete di recinzione. Dato l'uso esclusivo della strada riservata a mezzi di servizio ed antineve, le dimensioni della piattaforma, così come le caratteristiche planaltimetriche, sono state individuate in funzione del massimo ingombro e delle prestazioni dei mezzi utilizzatori dell'opera. La sezione stradale è costituita dalla carreggiata di larghezza pari a 4.50 metri, delimitata verso l'interno da una canaletta di raccolta delle acque scolanti dalla piattaforma e dalla scarpata autostradale e verso l'esterno da un arginello di larghezza pari 50 cm.

Rampe nord

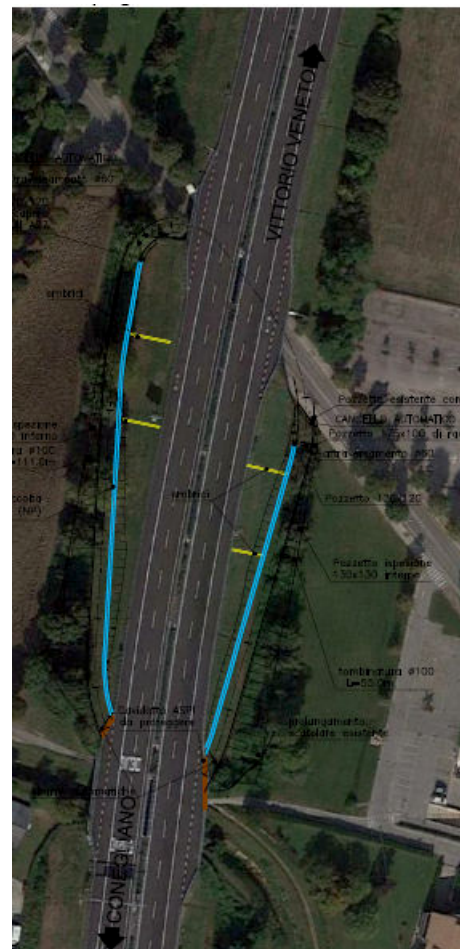


Fig. 1: Raffronto stato di fatto e stato di progetto (Fonte: planimetria su foto aerea All. 3 alla lista di controllo)

L'intervento ha origine in carreggiata Conegliano-Vittorio Veneto, in corrispondenza della piazzola di sosta sul Torrente Cervada (progressiva 42+050 dell'autostrada A27), con accesso alla rampa di discesa impedito da una sbarra automatica. Ai piedi della rampa di discesa e,

analogamente, all'inizio della rampa di salita, in corrispondenza dell'immissione su Via De Gasperi, il proponente prevede due cancelli automatici ordinariamente chiusi e la cui apertura è prevista esclusivamente per il transito dei mezzi di servizio. Dal cancello automatico la rampa risale fino ad immettersi sulla carreggiata Vittorio Veneto-Conegliano in corrispondenza della piazzola di sosta sul Torrente Cervada, con accesso alla rampa di salita impedito da una sbarra automatica.

Rampe sud

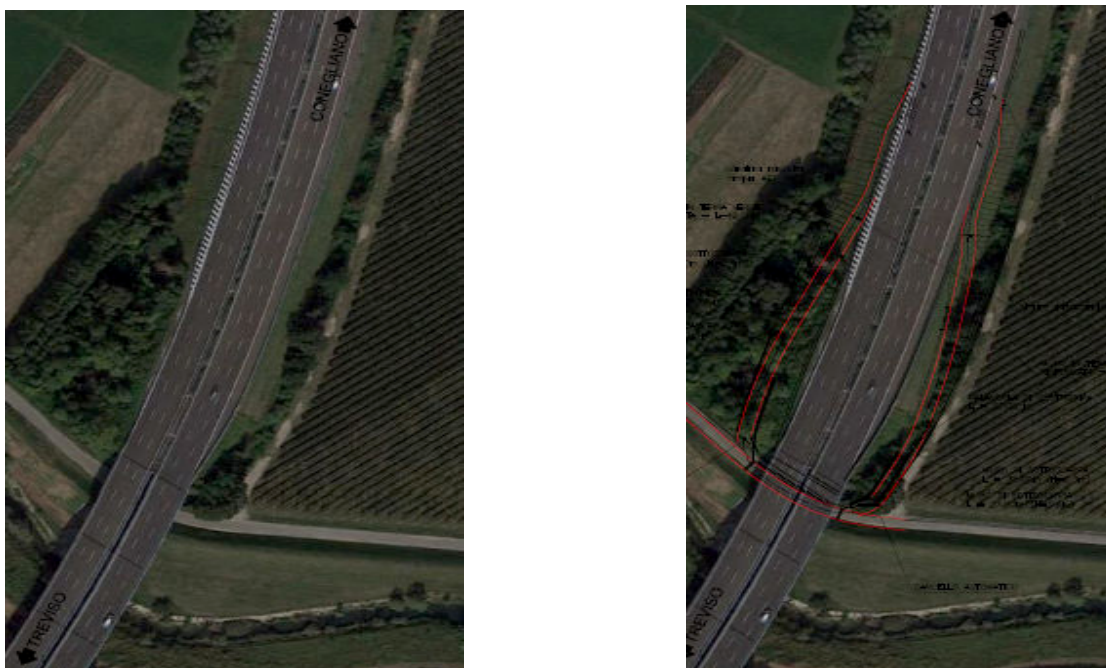


Fig. 2: Raffronto stato di fatto e stato di progetto (Fonte: planimetria su foto aerea All. 7 alla lista di controllo)

L'intervento ha origine in carreggiata Conegliano-Treviso nord, progressiva 39+350 dell'autostrada A27, con la rampa di discesa impedito da una sbarra automatica. Ai piedi della rampa di discesa e, analogamente, all'inizio della rampa di salita, in corrispondenza dell'immissione su Via Balbi, sono previsti due cancelli automatici ordinariamente chiusi e la cui apertura è prevista esclusivamente per il transito dei mezzi di servizio. Dal cancello automatico la rampa risale sino ad immettersi sulla carreggiata Treviso nord-Conegliano con accesso alla rampa di salita impedito da una sbarra automatica. Al fine di garantire il franco minimo per la transitabilità (pari a 4.0 m.) sotto la campata di riva del manufatto sul Fiume Monticano è prevista una risistemazione planoaltimetrica di Via Balbi consistente nell'allargamento del piano viabile e nella riprofilatura nel tratto previsto dai mezzi di servizio.

Per quanto attiene alla gestione delle terre e delle rocce da scavo il proponente riporta che è previsto il riutilizzo in sito previa caratterizzazione secondo quanto disposto dal D.P.R. 120/2017. Inoltre tutte le attività relative alla fase di cantiere saranno oggetto di specifiche norme all'interno del Capitolato Speciale d'Appalto.

Per quanto attiene 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)*” l’area interessata dall’intervento non ricade, neppure parzialmente, all’interno di tali siti. A tale riguardo il proponente, nella lista di controllo, riporta che l’intervento relativo alle rampe sud, ricadente nel Comune di Mareno di Piave, lambisce il SIC IT3240029 “*Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano*”, per il quale, vista la tipologia delle opere previste e le caratteristiche delle lavorazioni in fase di cantiere, non ritiene che vi possano essere potenziali effetti negativi.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, il Comune di San Vendemiano ricade in Zona sismica 2, mentre il Comune di Mareno di Piave ricade in zona sismica 3.

Con riferimento alle aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, nonché le Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) il proponente dichiara che l’intervento proposto non ricade in dette aree.

Inoltre con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.) le opere in progetto ricadono all’interno della fascia di rispetto autostradale.

Conclusioni

La finalità dell’intervento proposto “*Realizzazione di rampe ad uso mezzi di servizio sull’Autostrada A27 in prossimità della sua interconnessione con l’Autostrada A28*”, come indicato dalla Società proponente Autovie Venete S.p.a., attraverso l’uso esclusivo riservato ai mezzi di servizio ed antineve, è di consentire l’inversione di marcia ai predetti mezzi di servizio, evitando l’utilizzo dei varchi amovibili in autostrada (condizione che risulta potenzialmente pericolosa, in particolare nel corso di eventi atmosferici che richiedono l’utilizzo dei mezzi antineve) e il prolungamento del percorso dei veicoli della Società Autovie Venete S.p.A., che sarebbero obbligati a compiere la manovra di inversione in corrispondenza dei caselli di Vittorio Veneto e Treviso nord. L’intervento, lungo le rampe e, in generale, nei tratti esterni alla viabilità locale, è contenuto all’interno del sedime autostradale, delimitato dalla rete di recinzione. Analogamente, il proponente riporta che la realizzazione delle opere non comporta effetti significativi sulla componente ambientale, in quanto non vi sono effetti negativi riguardo la qualità dell’aria (la diminuzione della lunghezza del percorso dei mezzi di servizio produce un beneficio per le componenti atmosfera e traffico), gli aspetti idraulico-idrogeologici, vegetazionali, acustici e paesaggistici, tenendo conto che gli interventi sono di limitata estensione e comunque contenuti all’interno del sedime autostradale, delimitato dalla rete di recinzione.

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

Pertanto, sulla base alle analisi e valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale richiesta non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.).

Il Dirigente

Arch. Gianluigi Nocco

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