



*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 4831] S.S. 309 "Romea" - Riqualficazione e adeguamento normativo al km 84+600, in località Isola Verde, nel Comune di Chioggia. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Nota Tecnica

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. CDG-0435326-P del 25/07/2019, acquisita al prot. DVA-19482 del 25/07/2019, la Società ANAS S.p.a. – Area Compartimentale Veneto ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, 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 il progetto *“Riqualficazione e adeguamento normativo al km 84+600, in località Isola Verde, nel Comune di Chioggia”*.

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”*, corredata degli elaborati grafici di cui al punto *“10.Allegati della Lista di Controllo”*.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, l'intervento prevede l'adeguamento delle intersezioni a raso della Strada Statale SS. 309 *“Romea”* con la viabilità secondaria, al Km 84 + 600 della strada statale, nei pressi dell'incrocio Isola Verde, nel Comune di Chioggia (Ve). Le intersezioni più critiche, regolamentate solamente da segnaletica stradale, interessano la strada statale con la Via Canal di Valle e Via Lungo Brenta, dove si crea un elevato traffico veicolare causato dalla difficoltà e dalla pericolosità di svolta, e l'incrocio con la Via Vecchia Romea. Lungo la S.S. 309 sono presenti attività con accesso diretto dalla strada statale, mentre sul lato opposto della strada statale è situata una stazione di servizio. La statale *“Romea”* ha una sezione di tipo C1, mentre le strade locali che s'innestano direttamente su di essa hanno una sezione tipo F, strade locali in ambito extraurbano. Secondo quanto indicato dal proponente, la soluzione progettuale per risolvere le problematiche sopra citate si configura come un'intersezione a raso mediante rotonda, per permettere lo sfalsamento delle manovre di attraversamento nel tempo tra i diversi flussi veicolari.

ID Utente: 6887
ID Documento: DVA-D2-OCL-6887_2019-0220
Data stesura: 14/08/2019

✓ Resp. Sez.: DiGianfrancesco C.
Ufficio: DVA-D2-OCL
Data: 12/09/2019

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



Figura 1: Inquadramento dell'area di intervento su ortofoto (Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, finalità principale della soluzione progettuale presentata è “[...] maggior sicurezza data dalla riduzione dei punti di conflitto, con riduzione dell’incidentalità [...]; maggiore capacità di smaltire il traffico con snellimento nella circolazione; [...] minor inquinamento acustico e chimico, per la ridotta e più costante velocità e per l’abbattimento degli ingorghi interni all’anello e l’eliminazione delle lunghe attese per effettuare la svolta [...]”.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che l’intervento in valutazione si configura come “adeguamento tecnico” di un’opera esistente appartenente alla tipologia elencata nell’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, “Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale”, punto 2) “Progetti di infrastrutture”, lettera c) “Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale”.

Analisi e valutazioni

Dalla lettura della lista di controllo e dei documenti allegati, emerge come le finalità di adeguamento alla normativa vigente e di risoluzione delle criticità presenti, rappresentate dall’elevato traffico veicolare causato dalla difficoltà e dalla pericolosità di svolta, sia perseguita attraverso la realizzazione di nuovi rami stradali di viabilità complementare, collocata in prossimità del fiume Brenta e del canale Busiolo, e la realizzazione di una nuova rotatoria, nell’ottica dell’adeguamento delle intersezioni a raso della Strada Statale SS. 309 “Romea” con la viabilità

secondaria, al Km 84 + 600 della strada statale, nei pressi dell'incrocio Isola Verde, nel Comune di Chioggia (Ve). La strada statale si configura secondo la sezione stradale tipo C1, mentre le strade locali che s'innestano su di essa hanno una sezione tipo F, strade locali in ambito extraurbano.



Figura 2: Planimetria di progetto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)



Figura 3: Stato di fatto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)



Figura 4: Simulazione stato di progetto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alla categoria delle strade, per i rami in ingresso e uscita dalla Strada Statale è prevista una sezione stradale identica a quella esistente, di tipo C1, con piattaforma stradale avente larghezza totale di m 10,50, mentre per le strade secondarie di collegamento tra la Strada Statale S.S. 309 "Romea" e le strade locali extraurbane una tipologia F con larghezza totale pari a m 6,50.

La strada secondaria di collegamento prevista lungo la linea ferroviaria della tratta Rovigo Chioggia, a sinistra della S.S. 309, è costituita da due rami a una corsia a senso unico, di larghezza pari a 4,00 m, con banchine laterali di 1,00 m e 1,50 m: il ramo che si immette nella rotatoria ha una lunghezza totale di circa m 110, l'altro in uscita ha una lunghezza di circa 450 m. La seconda strada di collegamento della S.S. 309 con la via Vecchia Romea e il ponte posto su Via Lungo Brenta, è prevista a doppio senso di marcia con corsie di larghezza totale di m 5,50 e banchine laterali di m 0,50, per una lunghezza totale di m 520. Nella porzione posta a nord la strada si affiancherà per un tratto alla S.S 309, sarà quindi realizzata un'aiuola spartitraffico formata da cordoli e terreno vegetale aventi larghezza minima di m 1,50; nella parte posta a sud verrà realizzato un nuovo accesso al lotto residenziale, eliminando l'accesso carraio privato lungo la strada statale.

La soluzione progettuale prevede l'installazione di barriere di sicurezza, un impianto di illuminazione e un sistema di smaltimento delle acque meteoriche.

La Lista di controllo riportata la localizzazione prevista per l'area di cantiere base. Secondo quanto indicato negli allegati, il cantiere della rotatoria non comporterà interventi di scavo, mentre per gli innesti delle carreggiate stradali sono previsti sbancamenti a lato degli attuali cigli per la formazione dei nuovi rilevati.

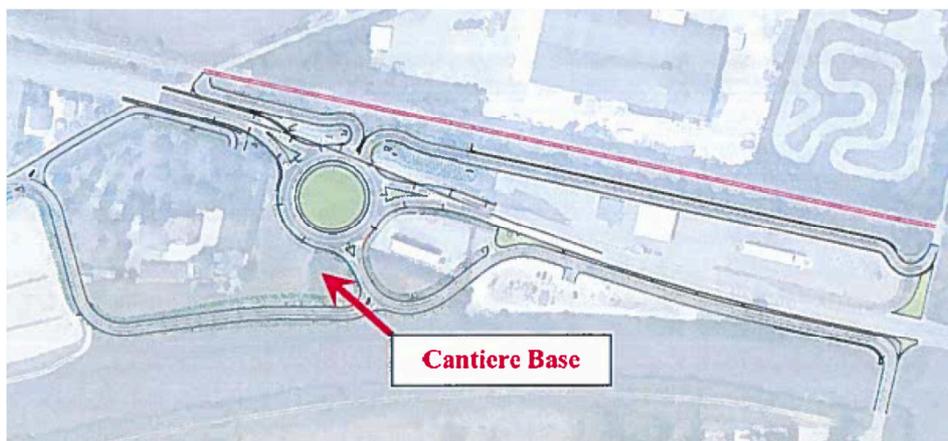


Figura 5: Localizzazione area di cantiere base (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento a “Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi” e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che il territorio in oggetto è collocato a sud del fiume Brenta e a ovest del canale Busiola.

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 la zona di intervento non ricade né è confinante con aree di tutela naturalistica e con aree appartenenti alla Rete Natura 2000.

Con riferimento alle “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, nella Lista di controllo il proponente riporta che l’ambito di intervento e quello di riferimento contestuale hanno una valenza paesaggistica evidenziata nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Nella Relazione archeologica allegata, viene riportato

che, sulla base degli elementi emersi dalla bibliografia, dalla ricerca di archivio, e dalle analisi eseguite, “[...] per l’area oggetto di intervento si configura un basso rischio archeologico [...]”.

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)”, 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 nell’area interessata dall’intervento non insiste nessun vincolo idrogeologico.

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interessata dall’intervento si colloca nell’ambito del territorio di applicazione del Piano per l’Assetto Idrogeologico redatto dall’Autorità di Bacino del fiume Brenta – Bacchiglione, in classe di pericolosità idraulica moderata (P1).

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

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra illustrato, esaminata la Lista di controllo e la documentazione trasmessa, si ritiene che per gli interventi progettuali sopra descritti, proposti nell’ottica dell’adeguamento delle intersezioni a raso della Strada Statale SS. 309 “Romea” con la viabilità secondaria, al Km 84 + 600 della strada statale, che prevedono la realizzazione di una nuova rotatoria e di nuova viabilità complementare di collegamento della S.S 309 con la viabilità esistente, possano sussistere potenziali impatti ambientali significativi e negativi, in relazione, in particolar modo, all’incremento del consumo di suolo per la realizzazione della viabilità complementare e alla posizione della stessa rispetto al limitrofo corso d’acqua. La strada di collegamento prevista in progetto, tra la S.S. 309 con la Via Vecchia Romea ed il ponte su Via Lungo Brenta affianca, infatti, per un tratto il Canale Busiola.

In esito alle valutazioni svolte, si ritiene, quindi, che sia necessario lo svolgimento di una adeguata valutazione ambientale attraverso, quantomeno, la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art.19, del D.lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii..

Si richiede, pertanto, al proponente di provvedere a presentare allo scrivente Ministero l’istanza secondo le modalità indicate dal citato art.19, D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., corredata della documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all’art.33 del menzionato decreto legislativo.

Il Dirigente

Arch. Gianluigi Nocco

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