

NOTA TECNICA

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. DGT-29755 del 02/11/2018, acquisita al prot. DVA-24793 del 05/11/2018, la Società Autostrada del Brennero S.p.a. ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per l'intervento *"Rifacimento sovrappasso autostradale n. 108 "S.P. Villanova De Bellis" (km 257+845)"* dell'Autostrada A22 del Brennero, in provincia di Mantova.

L'intervento proposto si configura come modifica ad un'opera connessa alla tipologia di progetti di cui al punto 10) dell'Allegato II alla parte seconda del D. lgs. 152/2006 e s.m.i.: *"Autostrade e strade extraurbane principali"*.

A corredo della richiesta di valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006, il proponente ha trasmesso in formato digitale la seguente documentazione:

- Lista di controllo;
- Elaborati grafici.

La suddetta documentazione risulta predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) ed al 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"*.

Analisi e valutazioni

La soluzione progettuale oggetto della valutazione preliminare presentata dalla Società proponente prevede il rifacimento del sovrappasso autostradale n°108 "S.P. Villanova De Bellis", al km 257+845 dell'autostrada A22 "del Brennero", nel Comune di Mantova.

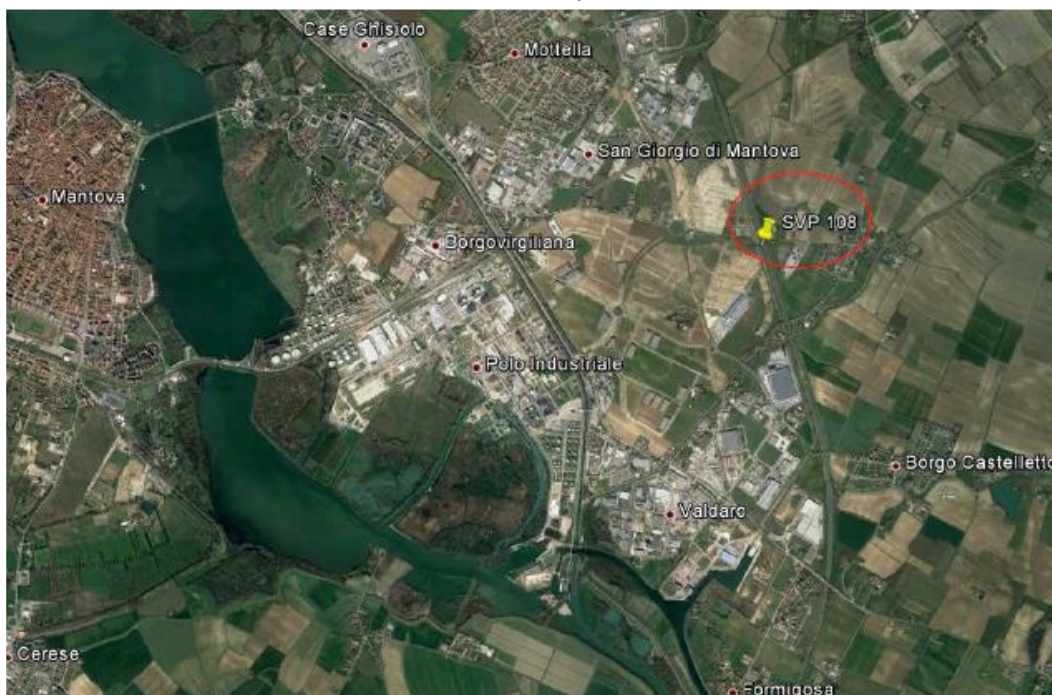


Figura 1: Localizzazione dell'intervento su ortofoto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)



Figura 2: Dettaglio della localizzazione dell'intervento su ortofoto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

La soluzione progettuale proposta rientra negli interventi di adeguamento delle strutture in progressivo stato di usura, attraverso la loro demolizione e ricostruzione nella stessa sede con l'utilizzo di criteri più moderni in materia di tecnica costruttiva e tecnologia dei materiali, con capacità portanti in linea con le vigenti Norme Tecniche per le Costruzioni (D.M. 14 gennaio 2008), anche in materia antisismica, per quanto attiene ai ponti di I categoria.

In base agli elementi informativi forniti dal proponente nella lista di controllo e relativi allegati, si riportano in sintesi, nel seguito, le caratteristiche significative della proposta progettuale, con particolare riguardo agli aspetti ambientali.

Il sovrappasso esistente è del tipo a 4 travi accostate con 3 campate, di luce rispettivamente pari a 10, 36 e 10 metri, appoggiate a due spalle a parete cava e due pile composte da due pilastri, uno per trave. La sezione attuale è di 9.50 m (1.00+7.50+1.00).



Figura 3: Veduta del sovrappasso n. 108 esistente da Sud (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

La Società proponente, nel corso delle ispezioni periodiche al sovrappasso, ha riscontrato diverse problematiche in particolare sulle pile, che mostrano evidenti segni di distacco del calcestruzzo di

ricoprimento delle armature, soprattutto nei pressi degli appoggi delle travate. Problemi analoghi sono stati riscontrati anche in prossimità delle selle Gerber, dove l'acqua stagnante in sottopavimentazione bagna le testate delle travi ed accentua i problemi evidenziati per i pilastri delle pile, portando ad un decremento della capacità portante delle opere oggetto di proposta e ad una diminuzione dei coefficienti di sicurezza del sistema statico delle stesse.

Il sovrappasso esistente è stato, inoltre, progettato e realizzato in ottemperanza ai carichi previsti dalla Circolare n° 384 del 1962, ormai non più adeguati alle sollecitazioni previste da normative tecniche più recenti, come il D.M. 14 gennaio 2008, che prevede un notevole incremento dei carichi mobili per i ponti stradali di I categoria ed obbliga la verifica sismica delle opere di primaria importanza, tra cui i ponti autostradali.

Per le motivazioni sopra esposte, la Società proponente ha ritenuto necessario il completo rifacimento del sovrappasso.

La soluzione progettuale proposta prevede la demolizione completa dell'attuale sovrappasso e la sua ricostruzione con criteri idonei alle attuali esigenze di portata, di sicurezza e di resistenza sismica, adeguando le sezioni trasversali agli attuali carichi di traffico.

L'intervento proposto prevede un impalcato a campata unica, con luce teorica di 45 m, che consente una limitazione degli scavi per le fondazioni e una maggior rapidità di montaggio, limitando ad una notte la totale chiusura al traffico autostradale e riducendo l'impatto generale del cantiere.

Tra il piano viabile ed i marciapiedi è prevista l'installazione di una barriera di sicurezza; in corrispondenza dei bordi laterali del sovrappasso verranno installati pannelli di protezione in polimetilmetacrilato (PMMA).

La sezione trasversale è prevista di larghezza complessiva pari a 14,40 m (sede stradale da 9,00 m, un marciapiedi da 1,50 m e una pista ciclabile da 2,50 m).

Secondo quanto previsto dal progetto, le fondazioni delle spalle del nuovo sovrappasso verranno realizzate su pali trivellati di lunghezza pari a 38 metri. Le rampe di accesso al nuovo sovrappasso si svilupperanno quasi interamente sui rilevati stradali esistenti, ampliandosi leggermente sul lato sud.

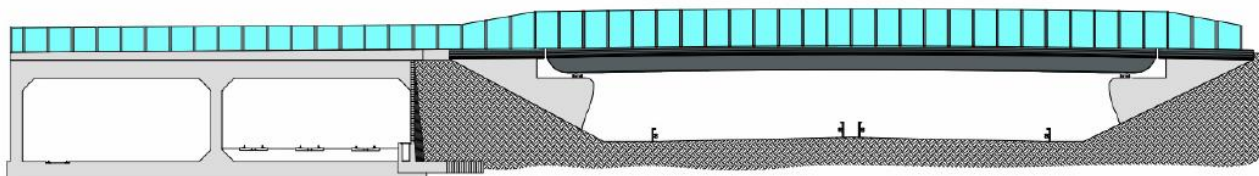


Figura 4: Prospetto del nuovo sovrappasso (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

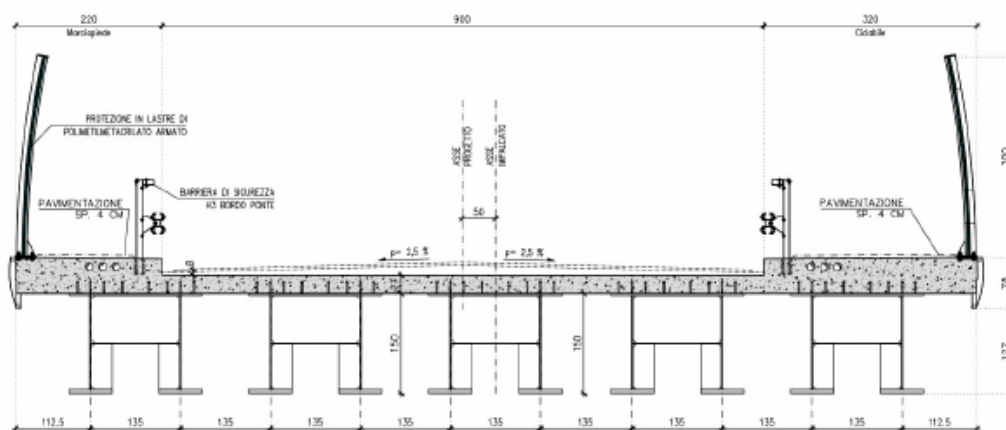


Figura 5: Sezione trasversale del nuovo sovrappasso (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Nella Lista di controllo il proponente riporta, inoltre, che l'allargamento della sezione del corpo stradale del sovrappasso n°108 rende necessaria la realizzazione delle seguenti opere minori:

- Prolungamento a ovest del muro di sottoscarpa esistente, lungo 124 m e di altezza variabile, con un muro di lunghezza pari a 10,00 m e altezza compresa tra 3,20 e 3,60 m, per permettere l'accesso alla proprietà privata e alla strada poderale presenti alla base della rampa est, sul lato nord. Per il contenimento della terra vegetale di ricoprimento della nuova scarpata di progetto, in testa al muro esistente verrà realizzato un nuovo cordolo di coronamento, di lunghezza pari a 29,70 m;
- Realizzazione di un secondo muro di sottoscarpa, di lunghezza pari a circa 9 m e altezza compresa tra 3,00 e 3,50 m a protezione del tombino di attraversamento del rilevato stradale esistente, sul lato nord della stessa rampa, in prossimità della spalla del nuovo sovrappasso;
- Spostamento a sud del fosso di guardia, della lunghezza di circa 318 m;
- Realizzazione di un canale ad "U" in c.a. di larghezza pari a 3.80 m e altezza 3.00 m, lungo circa 15 m, per collegare il tombino esistente di attraversamento dell'autostrada con lo scolo nella nuova posizione prevista dal progetto.

Per la realizzazione dei lavori in progetto sono previsti n. 378 giorni naturali e consecutivi. L'intervento comporterà alcune interferenze con il traffico autostradale. In particolare, entrambe le carreggiate autostradali saranno completamente chiuse per n. 2 notti, mentre per n. 6 giorni complessivi sarà chiusa una corsia su una carreggiata (marcia o sorpasso) per lavorazioni varie da effettuarsi dall'interno della sede autostradale.

In fase di cantiere, la soluzione progettuale proposta prevede la presenza di due per la logistica ed il deposito dei materiali e dei mezzi, una sul lato Est dell'autostrada ed una sul lato Ovest, con un'estensione rispettivamente di circa 2000 mq e 1500 mq.

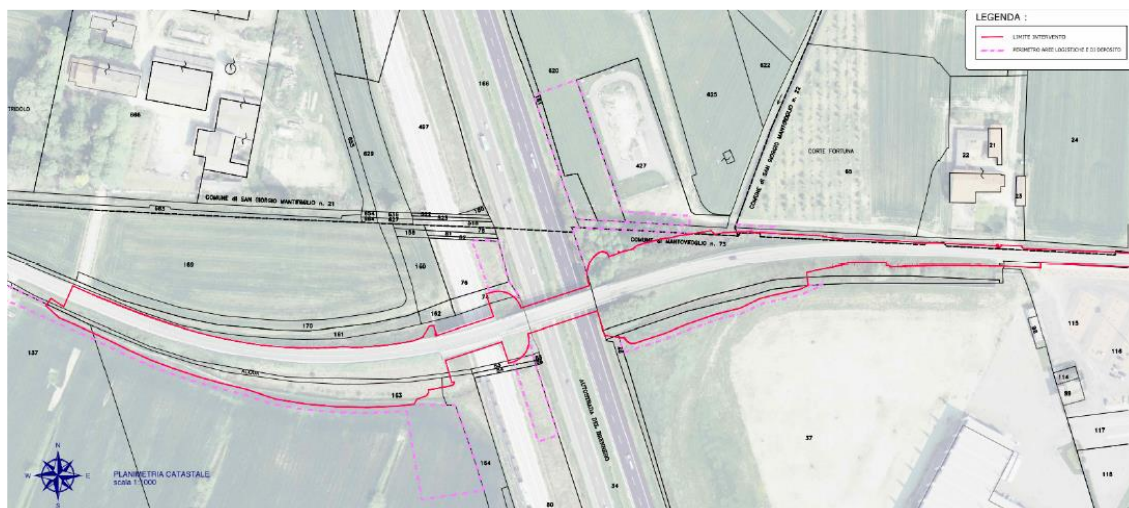


Figura 6: Area di intervento (linea rossa) e delimitazione del perimetro entro il quale verranno ubicate le aree logistiche e di deposito (linea rosa tratteggiata) (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

In queste aree è prevista l'asportazione dei soprassuoli e dello strato vegetale, il deposito del terreno in cumuli di altezza massima inferiore a 4 metri, il riporto di materiale idoneo a rendere l'area utilizzabile, ovvero stabilizzato per fondazioni stradali, l'asportazione dello stesso a fine lavori, la stesa del terreno vegetale inizialmente asportato, il ripristino della fertilità iniziale dei terreni oggetto di occupazione temporanea.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che la collocazione di tali aree di temporaneo utilizzo è stata valutata, scegliendo come area principale (logistica e di deposito) un'area che risulta essere incuneata tra l'autostrada e un'ampia area destinata a sottostazione gas (dunque estranea alle attività agricole) ed immediatamente contigua alle aree interessate dall'opera, in modo da minimizzare l'interferenza con le normali attività agricole di conduzione dei fondi agricoli vicini, data l'assenza di alcun nuovo fenomeno di frammentazione o disturbo.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, i materiali di risulta derivanti dalla dismissione saranno gestiti secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

Con riferimento alle aree appartenenti alla Rete Natura 2000 e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate" viene riportato che, in base alle analisi e alle sovrapposizioni effettuate, nella zona oggetto dell'intervento proposto non vi sono vincoli naturalistici, e non interferisce neanche parzialmente con siti della Rete Natura 2000. L'area di intervento non interessa elementi che possono presentare un rapporto di funzionalità con le aree tutelate.

Nella Lista di controllo sono indicati, con la rispettiva distanza, i siti della Rete Natura 2000 più vicini al sovrappasso n. 108:

- SIC/ZPS IT20B0010 "Vallazza": circa 2,4 km;
- SIC IT20B0009 "Valli del Mincio": circa 3,8 km;
- SIC IT20B0014 "Chiavica del Moro": circa 5,3 km;
- SIC IT20B0017 "Ansa e Valli del Mincio": circa 8,1 km;
- ZPS IT20B0501 "Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia": circa 8,7 km

- SIC e ZPS IT20B0011 "Bosco Fontana": circa 10,2 km.

L'area naturale protetta ai sensi della L. 394/1991 più vicina all'area interessata dalla realizzazione dell'intervento di progetto è la Riserva Naturale "Vallazza", a circa 2,4 km. L'intervento in progetto, inoltre, dista circa 2 km dal Parco Regionale del Mincio e 13,3 km dal Parco Locale d'Interesse Sovracomunale Parco "Golene Foce Secchia".

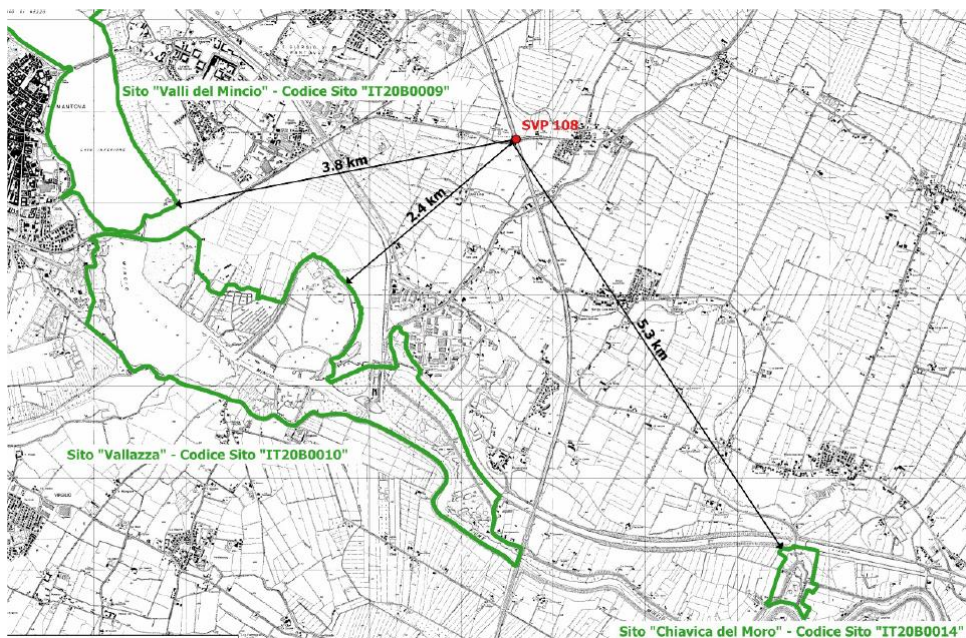


Figura 7: Localizzazione del sovrappasso n. 108 rispetto ai siti appartenenti alla Rete Natura 2000 (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

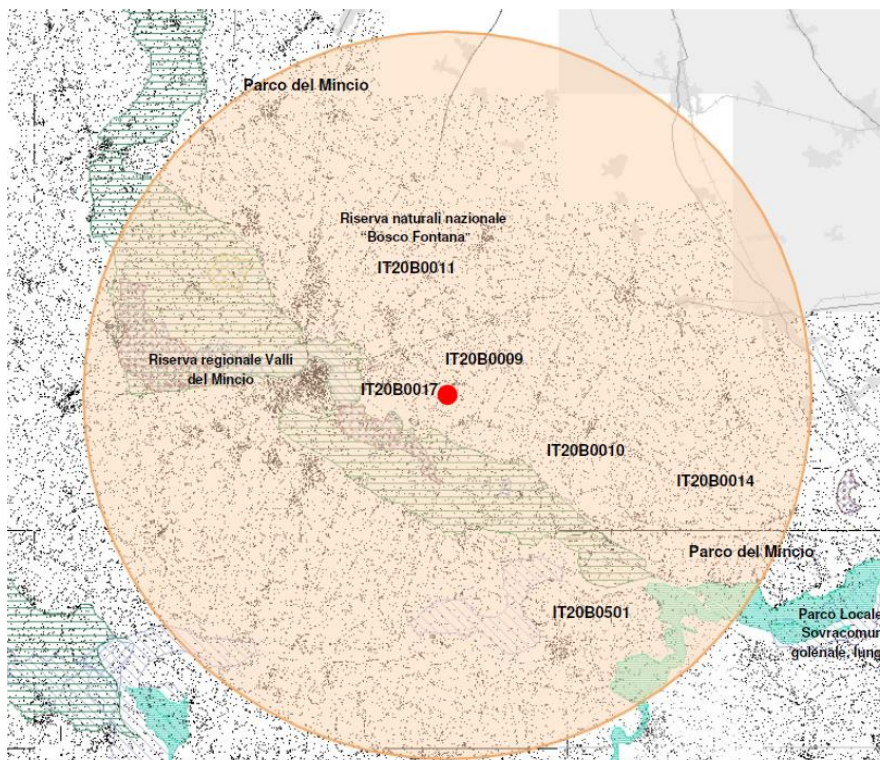


Figura 8: Localizzazione del sovrappasso rispetto alle aree protette entro 15 km dall'intervento (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alle "Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica" e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, nella "Lista di controllo", al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate" viene riportato che l'edificio architettonico storico più vicino all'intervento è il "Palazzo Olmolungo con annesso oratorio" (bene architettonico di interesse culturale dichiarato) che dista circa 0,8 km a Nord-Ovest. A distanze maggiori vi sono: le aree di rispetto di corpi idrici (circa 2 km) e il centro storico di Mantova (circa 5 km).

La Lista di controllo riporta che l'area di intervento non è interessata da vincoli paesaggistici ai sensi del D.Lgs. 42/2004. Dal punto di vista archeologico, la Lista di controllo riporta che la tavola "Vincoli Paesaggistici" del Piano di Governo del Territorio di Mantova include la soluzione progettuale in esame in "Area con potenzialità archeologica", indicando, quindi, non una tutela ai sensi del D. lgs. 42/2004, ma la sussistenza di un generico "potenziale" archeologico su un'ampia porzione del territorio comunale, che comporta la necessità di specifiche precauzioni, come indagini preventive con personale archeologico specializzato. Nella Lista di controllo il proponente segnala la presenza, fuori dell'area di intervento, del sito "*Castelletto Borgo-Corte Ghirardina*", a circa 1.2 km sud (vincolo da D.Lgs. 42/2004 – art. 24 N.T. del P.T.C.P. di Mantova). Tale sito pur essendo vincolato, come "prescrizioni per la tutela" reca l'indicazione "trasformazione compatibile".

Con riferimento ai "Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)" e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, nella "Lista di controllo", al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate" viene riportato che nell'area di intervento e nel suo immediato intorno non sono presenti appezzamenti coltivati a vite. L'intervento progettuale interessa solo porzioni limitate (in fase di cantiere e in minima parte ad opera realizzata) di aree verdi incolte o coltivate a seminativo semplice.

Con riferimento ad "Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)" e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, nella "Lista di controllo", al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate" viene riportato che l'area di intervento non ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo idrogeologico di cui al Regio Decreto 3267/1923.

Con riferimento ad "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, nella "Lista di controllo", al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate" viene riportato che l'area dove è localizzato l'intervento, secondo le mappe di pericolosità e di rischio del Piano Alluvioni del Bacino del Po, non rientra in aree di criticità.

Conclusioni

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità e le caratteristiche dell'intervento proposto, con riferimento agli aspetti ambientali si ritiene che non sussistono potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio degli interventi in progetto.

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 VIA o VIA).