



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

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE  
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**OGGETTO: [ID VIP 5149] SS 309 "Romea" Realizzazione di un'intersezione a rotatoria su via Fogolana, al km 99+250, nel Comune di Codevigo (PD). Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c 0. 9 del D. Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. CDG-80985-P del 11/02/2020, acquisita al prot. MATTM-13163 del 25/02/2020, 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 *“Intersezione a rotatoria su via Fogolana, al km 99+250 della S.S. 309 “Romea”, nel Comune di Codevigo”*.

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, oggetto dell'istanza presentata sono gli interventi di realizzazione di una rotatoria a quattro bracci in sostituzione della doppia intersezione a T attualmente presente, al km 99+250 della S.S. 309 *“Romea”*, presso la frazione Passo della Cogolana, nel Comune di Codevigo (PD). La statale *“Romea”* ha una sezione di tipo C1, mentre la Via Fogolana che interseca la S.S. 309 al km. 99+250 ha sezione del tipo F.

ID Utente: 6887

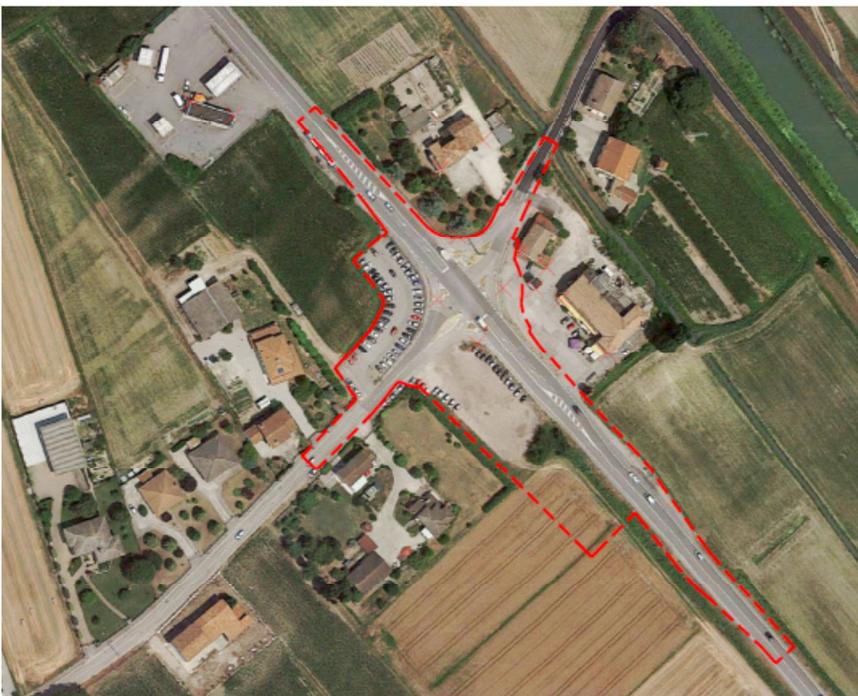
ID Documento: CreSS\_05-6887\_2020-0003

Data stesura: 16/06/2020

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*



**Figura 1:** Inquadramento dell'intervento su fotoaerea (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)



**Figura 2:** Inquadramento dell'area su ortofoto; in rosso l'area interessata dall'intervento (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, finalità della soluzione progettuale presentata è “[...] la messa in sicurezza dell’intersezione esistente con via Passo Fogolana. L’opera garantisce un’immissione in sicurezza, adeguando anche la sede stradale della viabilità locale [...]”.

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**

L'intervento ha per oggetto la realizzazione di una nuova rotonda, con annesso tratto di pista ciclopedonale e relativi attraversamenti, in sostituzione dell'esistente intersezione a raso al Km 99+250 della S.S. 309 “Romea”, nel comune di Codevigo (PD), in corrispondenza dell'intersezione della S.S. 309 con Via Fogolana. La S.S. 309 è di categoria C1, mentre Via Fogolana ha sezione del tipo F. L'intervento prevede anche l'inserimento di un'area adibita a parcheggio di circa 2.700 mq a servizio della stessa.

La S.S. 309 - “Romea”, di categoria “C1 – Strada extraurbana secondaria, ha piattaforma stradale a carreggiata unica, a doppio senso di marcia, calibro complessivo medio di circa 10,50 m. Su tale asse stradale, oltre al traffico autoveicolare, insiste il traffico “pesante” e la linea di trasporto pubblico locale, tramite due fermate (una per senso di marcia) a poca distanza dall'incrocio con via Fogolana; in entrambi i casi, non essendo presente un passaggio protetto di collegamento con l'incrocio, non viene garantito il transito in sicurezza all'utenza pedonale del trasporto pubblico; inoltre non vi è segnaletica specifica per consentire l'attraversamento ciclo- pedonale dell'asse principale, né alcun impianto semaforico per regolare il transito.

L'asse viario di Via Fogolana è composto da due tratti della medesima direttrice di collegamento: Via Passo della Fogolana, in direzione sud ovest, e via Corte Fogolana in direzione nord ovest; è una strada appartenente alla categoria “F - strada locale di ambito extraurbano”, con carreggiata unica, a doppio senso di marcia, con larghezza variabile da un minimo di circa 6,50 m di via Corte Fogolana a circa 10 m del tratto iniziale di via Passo Fogolana. L'ingresso in via Corte Fogolana segna anche la fuoriuscita dall'area urbana in località S. Margherita e, poco più avanti, l'inizio di una zona rurale di interesse paesaggistico, con la presenza di numerose vie d'acqua artificiali; essendo soggetta a limitazioni del traffico essa può considerarsi, in particolare per i mezzi pesanti, a fondo cieco: tale aspetto la connota quale itinerario preferenziale e spontaneo al transito della mobilità dolce nel raggiungimento delle località di interesse naturalistico adiacenti (Valle Millecampi - Cason delle Sacche).

L'incrocio fra le due direttrici è un'intersezione a raso non semaforizzata, con possibilità di manovra verso tutte le direzioni; lungo la Statale si trovano corsie di accumulo dedicate alla svolta a sinistra in entrambi i sensi di marcia, mentre per l'asse di via Fogolana è previsto l'arresto (STOP) prima dell'attraversamento o della svolta verso destra in della Statale; questi fattori, in considerazione della differente gerarchia fra i due assi viari, determinano la netta predominanza del flusso collegato alla strada Statale rispetto a tutte le altre direttrici e componenti di traffico, generando contemporaneamente forti criticità in merito alla sicurezza delle manovre di attraversamento o svolta, di ogni categoria di utenza stradale che intercetta l'asse principale.

Vicino all'incrocio sono presenti esercizi di ricettività/ristorazione (versante nord della Statale) ed aree dedicate a servizi al traffico veicolare (versante sud): i primi costituiscono poli attrattori di traffico, tuttavia risultano facilmente raggiungibili solo per le utenze veicolari provenienti dalla Statale stessa; per tutte le altre categorie di traffico e direzioni, l'accesso risulta difficile e pericoloso, a causa della mancanza di adeguata segnaletica ed aree dedicate di percorrenza e attraversamento.

Le aree di sosta presenti sono disposte a quota poco inferiore dal piano carrabile. Il parcheggio, su area privata, posto sul lato sud est dell'incrocio (con accesso da via Passo Fogolana) è riservato



corrispondente ed opposta alla fermata esistente in senso inverso, per unificare i percorsi pedonali a servizio dell'incrocio, evitando di realizzare un ulteriore attraversamento e percorso pedonale lungo il tratto nord della Statale.

Infine, il progetto prevede l'adeguamento della geometria e disposizione degli attuali parcheggi esistenti, con il ridimensionamento del parcheggio esistente su via passo Fogolana (lato nord), in parte occupata dal sedime della nuova rotatoria, e l'ampliamento del parcheggio sterrato sul lato sud di via Passo Fogolana, che avrà un unico punto di ingresso e uscita, in corrispondenza dell'inizio dello spartitraffico di immissione in rotatoria sempre dal lato di via Passo Fogolana.



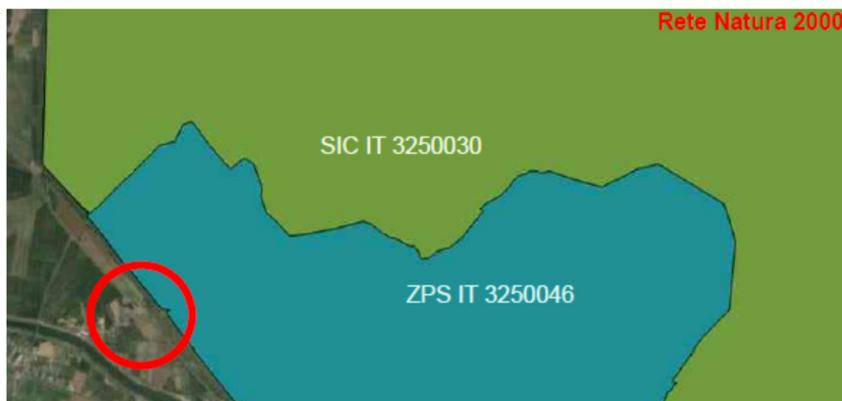
**Figura 4:** Fotoinserimento della soluzione progettuale (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

La realizzazione della rotatoria interessa la porzione del sedime stradale esistente e gli spazi limitrofi, per una superficie complessiva di intervento pari a circa 11.500 mq, ricomprendendo sia gli spazi occupati dalla sede stradale (nuova ed in adeguamento) che le aree di pertinenza. Negli allegati alla Lista di controllo, il proponente riporta che per la realizzazione degli interventi si rende necessario occupare un'area di circa 500 mq più estesa rispetto all'attuale sedime stradale, con interessamento di alcune proprietà private.

Il progetto prevede la sistemazione a verde dell'aiuola centrale verrà sistemata a verde, anche le isole divisionali saranno destinate ad aiuole. Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, la sede stradale sarà realizzata con tecniche e materiali tipici, nel rispetto dei caratteri geotecnici dei suoli. Le soluzioni impiantistiche relative ai sistemi di raccolta delle acque di piattaforma, impianti di illuminazione e segnaletica verranno definite in continuità con gli elementi già esistenti.

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 l'area di intervento si colloca a circa 1 km di distanza dalla Laguna di Venezia e a circa 180 m dal Canale Novissimo e a 600 m dal Fiume Brenta.

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 l'area di intervento si trova alla distanza di circa 1 km dalla ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia"



**Figura 5:** Aree Natura 2000 (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)



**Figura 6:** Distanza dell'area di intervento dai siti della Rete Natura 2000 più prossimi (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Nella relazione allegata alla dichiarazione di non necessità della Valutazione di Incidenza Ambientale, trasmessa con la Lista di controllo, il proponente riporta che l'area interessata dagli interventi e lo spazio circostante all'interno del quale si potranno avere effetti durante la fase di cantiere, non interessano i siti della Rete Natura 2000 più prossimi, che si trovano ad una distanza di circa 200 m, potendosi così escludere effetti diretti. Con riferimento ai possibili effetti indiretti e secondari, nella relazione non viene rilevata la possibilità di produrre effetti tali da determinare alterazioni significative del contesto locale che possano produrre modifiche delle dinamiche ambientali esistenti. La relazione, pertanto *“[...] esclude la sussistenza diretta di effetti dovuti alla sovrapposizione di spazi interessati sia dalle trasformazioni previste dagli interventi, rispetto agli habitat e habitat di specie classificati interni al SIC e alla ZPS in esame, o esterni ad esso. Si escludono altresì effetti dovuti a fattori indiretti o che si possono sviluppare durante la fase di realizzazione delle opere [...]”, ritenendo di “[...] poter escludere la presente proposta d'intervento dalla procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale, secondo quanto previsto dalla DGR 1400/2017 [...]”*.

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”, il proponente riporta che l'area di progetto ricade al confine di una zona ad interesse archeologico ai sensi dell' art.142, lett.m), D. lgs. 42/2004, e all'interno della

fascia di rispetto del corso d'acqua ex art. 142, lett. c), D. lgs. 42/2004. La zona di interesse archeologico è quella della Laguna di Venezia. Nella relazione paesaggistica semplificata allegata alla Lista di controllo, il proponente riporta che la realizzazione della nuova rotatoria “[...] non apporta alcuna modifica consistente dell’attuale stato dei luoghi, configurandosi [...] come intervento di messa in sicurezza e adeguamento dell’intersezione già esistente”.

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico di cui al 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 l’area ricade all’interno di un pericolo idrogeologico e idraulico moderato secondo la direttiva del Piano di Assetto Idrogeologico.

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio 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 è soggetta a Pericolosità P1 – moderata.

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 l’area interessata dall’intervento è classificata in Zona 4.

### **Conclusioni**

Considerata la finalità principale degli interventi da realizzare al km 99+250 della S.S. 309 “Romea”, di miglioramento delle condizioni di sicurezza dell’intersezione esistente con l’asse viario di via Fogolana, e considerate le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, 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 dell’intervento proposto.

Pertanto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta 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 Dirigente**

Dott. Giacomo Meschini

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