

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Oggetto: [ID: 5358] Progetto “Realizzazione di una rotatoria in località Spresiano (TV) al km 34+000 della S.S. 13 “Pontebbana”.
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. CDG.ST.VE. 314600 del 24/06/2020, acquisita al prot. MATTM-48276 del 24/06/2020 e prot. MATTM-49077 del 26/06/2029, la Società Anas S.p.A. Area di Gestione Rete 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.mmi., per il progetto “*Realizzazione di una rotatoria in località Spresiano al km 34+000 della S.S. 13 “Pontebbana”*”.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, oggetto dell’istanza presentata sono gli interventi di realizzazione di una rotatoria al km 34+000 della S.S. 13 “Pontebbana” in corrispondenza dell’intersezione a raso attualmente presente con la strada locale Via A. Volta. L’intervento ricade in Comune di Spresiano in Provincia di Treviso. Secondo quanto riportato dal proponente, finalità della soluzione progettuale è il miglioramento delle attuali condizioni di sicurezza della viabilità sulla S.S. 13 “Pontebbana”, con la diminuzione del numero e della gravità degli incidenti per la riduzione della velocità di marcia, e l’abbattimento degli ingorghi e delle attese alle intersezioni decongestionando gli elevati flussi di traffico esistenti con conseguente diminuzione dell’inquinamento di origine veicolare, atmosferico e acustico.

L’intervento in valutazione si configura come “*adeguamento tecnico*” di una tipologia di opera ricadente nell’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., punto 2, lett. c) “*strade extraurbane di interesse nazionale*”.

ID Utente: 6838
ID Documento: CreSS_05-Set_04-6838_2020-0011
Data stesura: 06/08/2020

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.
Ufficio: CreSS_05-Set_04
Data: 10/08/2020

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

Analisi e valutazioni

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

L'intervento è localizzato nel Comune di Spresiano, in Provincia di Treviso, al km 34+000 della S.S. 13 "Pontebbana" – incrocio con Via A. Volta in un'area prevalentemente commerciale/industriale. L'intersezione oggetto d'intervento si presenta ad oggi secondo la configurazione a raso in cui si innestano la S.S. 13 "Pontebbana" e la strada locale via A. Volta. Attualmente sono presenti lungo la S.S. 13 corsie per facilitare la svolta a sinistra verso la Via A. Volta e l'immissione veicolare proveniente da questa sulla S.S. 13 in direzione Treviso. Non è presente alcun impianto semaforico in virtù dell'elevato traffico veicolare presente, causando evidenti ritardi del flusso principale nell'eseguire la manovra di attraversamento e/o di svolta. Esiste un attraversamento ciclo-pedonale che corre lungo la direzione della S.S. 13 ed attraversa in prossimità dell'incrocio via A. Volta. Il proponente riferisce che tale configurazione non è in grado di garantire un livello di sicurezza adeguato a causa delle diverse categorie stradali che si incrociano e per la presenza di mezzi pesanti che confluiscono nell'aria industriale.



Fig. 1: Area di intervento (Fonte: lista di controllo)

Per la risoluzione del nodo si prevede la costruzione di un'ampia rotonda a raso, servita da rami di approccio e raccordo alla viabilità esistente oltre ad un ulteriore braccio lungo la direttrice di Via A. Volta; la rotonda in progetto presenta una corona giratoria con diametro esterno pari a 40.00 metri, corsia di larghezza totale pari a 6.00 metri. Le corsie di ingresso e uscita hanno larghezza rispettivamente pari a 3.50 metri e 4.50 metri. L'aiuola centrale e le isole divisionali spartitraffico saranno sistemate a prato a verde. Il percorso ciclo pedonale esistente non verrà modificato dall'intervento tranne il solo tratto insistente sull'attraversamento dell'intersezione.

L'attraversamento ciclo pedonale è realizzato mediante un arretramento del passaggio pedonale rispetto al bordo esterno dell'anello rotatorio, in modo che i pedoni possano passare dietro la prima vettura ferma in attesa di inserirsi nella corona giratoria. In tale posizione risulta inoltre più semplice migliorare la visibilità reciproca pedone – automobilista.

Il proponente riferisce che gli obiettivi perseguiti nel dimensionamento geometrico della rotatoria sono stati i seguenti:

- miglioramento delle condizioni di sicurezza e conseguente riduzione del numero e della gravità degli incidenti, rispetto ad una intersezione con corsia di accumulo di pari capacità, pari al 30-35%;
- aumento della capacità e riduzione dei tempi di attesa per l'immissione;
- maggiore controllo della velocità di percorrenza dell'incrocio, costringendo in tal modo il conducente veicolare a limitare la velocità di marcia, indipendentemente dalla segnaletica stradale imposta;
- livellamento dei tempi di attesa fra tutti gli ingressi non essendoci priorità dei flussi diretti rispetto a quelli di svolta e di questi ultimi fra loro.

Nella lista di controllo il proponente evidenzia l'area in cui è prevista la realizzazione del cantiere di base, di proprietà privata per la quale è previsto un esproprio temporaneo.



Fig. 2: intervento su ortofoto (Fonte: Relazione di prefattibilità ambientale)

Con riferimento a “*Zone montuose forestali*” il proponente riferisce che l’area di interesse si colloca nell’Ambito di Paesaggio n. 21 “Alta pianura tra Brenta e Piave” dell’Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

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.

Per quanto attiene alle “*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*” il progetto non ricade in tali zone.

Per quanto riguarda i “*Siti contaminati*” (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) il proponente dichiara che le ricognizioni effettuate non hanno prodotto dati al riguardo.

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, l’area di intervento è classificata come zona sismica 3.

Per quanto attiene alle aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, nonché alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), il proponente dichiara che l’intervento non ricade all’interno di tali aree.

Inoltre, con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.), il proponente nella lista di controllo riporta che l’area in esame ricade nella fascia di rispetto relativo al gasdotto.

Con riferimento alla cantierizzazione, i rumori e le vibrazioni prodotte, nonché le emissioni di polvere in atmosfera il proponente riferisce che saranno previste procedure operative atte a prevenire e o minimizzare gli impatti.

Il proponente riporta che la gestione dei materiali provenienti dalle lavorazioni verrà condotta secondo prescrizioni di legge per lo smaltimento o il riciclaggio degli stessi. Le terre e rocce da scavo saranno riutilizzate in cantiere e/o avviate al ciclo di smaltimento.

Conclusioni

La finalità dell’intervento di realizzazione di una rotatoria al km 34+000 della S.S. 13 “Pontebbana” in corrispondenza dell’intersezione a raso attualmente presente con la strada locale Via A. Volta, è il miglioramento delle attuali condizioni di sicurezza della viabilità sulla strada statale, con la diminuzione del numero e della gravità degli incidenti per la riduzione della velocità di marcia, e l’abbattimento degli ingorghi e delle attese alle intersezioni decongestionando gli elevati flussi di traffico esistenti con conseguente diminuzione dell’inquinamento di origine veicolare, atmosferico e acustico.

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, nonché di sicurezza della strada statale, 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 delle analisi e 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)