

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**Oggetto: [ID: 5426] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006.
Progetto “Rifacimento del sovrappasso autostradale n. 67 “Tessari” (km 199+354)
lungo il tracciato dell’Autostrada A22 del Brennero in Provincia di Verona.
Nota Tecnica.**

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 18485 del 16/07/2020, successivamente perfezionata con nota prot. 23582 del 14/09/2020, rispettivamente acquisite al prot. MATTM-56243 del 20/07/2020 e prot. MATTM-72018 del 16/09/2020, la Società Autostrada del Brennero S.p.A. 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, per il progetto “Rifacimento del sovrappasso autostradale n. 67 “Tessari” (km 199+354)” lungo il tracciato dell’Autostrada A22 del Brennero in Provincia di Verona.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo oggetto dell’istanza presentata è l’intervento di rifacimento del sovrappasso autostradale n. 67 “Tessari” (km 199+354) presente lungo il tracciato dell’autostrada A22 del Brennero in Comune di Rivoli Veronese, in Provincia di Verona, realizzato con la costruzione dell’autostrada. Secondo quanto riportato dal proponente finalità della soluzione progettuale è l’adeguamento della struttura in progressivo stato di usura attraverso la demolizione e successiva ricostruzione con l’utilizzo dei più moderni criteri 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.

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 [...]*”.

ID Utente: 6838
ID Documento: CreSS_05-Set_04-6838_2020-0034
Data stesura: 13/10/2020

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.
Ufficio: CreSS_05-Set_04
Data: 21/10/2020

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.

Il sovrappasso autostradale n. 67 “Tessari” (km 199+354), ricade nel territorio comunale di Rivoli Veronese, in Provincia di Verona, a sud della località Tessari, in destra idrografica del Fiume Adige. L’intervento di rifacimento del sovrappasso, realizzato con la costruzione dell’autostrada A22 del Brennero, fa parte dei numerosi impegni sottoscritti dalla Società Autostrada del Brennero S.p.A. in sede di proroga della concessione autostradale.

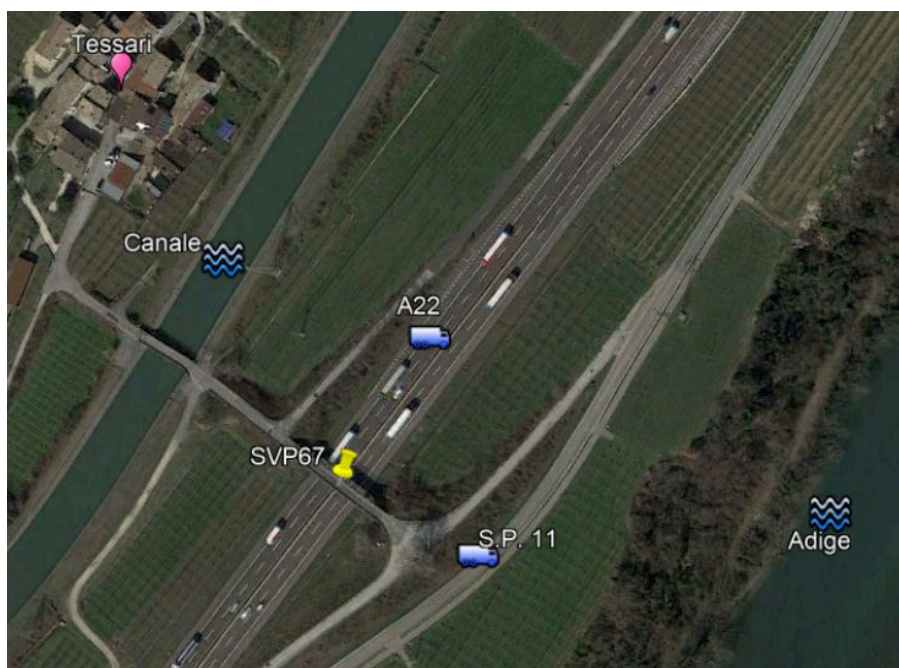


Fig. 1: Sovrappasso su ortofoto (Fonte: Allegato 1 Tavola 3)

Le principali problematiche riscontrate nel corso di ispezioni periodiche ai cavalcavia sono legate soprattutto al degrado dell’impermeabilizzazione degli impalcati e all’inefficienza dei giunti di dilatazione. L’acqua stagnante in sotto pavimentazione bagna le testate delle travi in prossimità degli appoggi sulle pile, provocando il distacco localizzato di porzioni del calcestruzzo di ricoprimento delle armature, che affiorano in stato di ossidazione.

Il sovrappasso n. 67 “Tessari” è stato progettato e realizzato in ottemperanza ai carichi previsti dalla Circolare n. 384 del 14 febbraio 1962 “Norme relative ai carichi per il calcolo dei ponti stradali”, ormai non più adeguati alle sollecitazioni previste da normative tecniche più recenti. Il quadro normativo attuale prevede, infatti, un notevole incremento dei carichi mobili per i ponti stradali di I^a categoria ed obbliga la verifica sismica delle opere di primaria importanza, tra cui i ponti autostradali, rendendo di fatto non più adeguati gli attuali sovrappassi.

Il progetto prevede la demolizione e successiva ricostruzione dell’esistente sovrappasso con criteri idonei alle attuali esigenze di portata, di sicurezza e di resistenza sismica, adeguando nel

contempo le sezioni trasversali agli attuali carichi di traffico. A fine lavori, gli impalcati presenteranno una resistenza al degrado maggiore tipica delle tecnologie attuali.

Il sovrappasso attuale è del tipo a due travi accostate con tre campate, di luce rispettivamente pari a circa 9 m., 27 m. e 9 m., appoggiate a due spalle a parete cava e due pile composte da due pilastri, uno per trave. Per il nuovo sovrappasso è prevista la realizzazione di un impalcato a campata unica, con lunghezza complessiva pari a 40,80 m. e sezione stradale a doppio senso di marcia. Tra il piano viabile ed i marciapiedi verrà montata una barriera di sicurezza di classe di contenimento H3, mentre in corrispondenza dei bordi laterali del sovrappasso è prevista l'installazione di pannelli di protezione in polimetilmetacrilato (PMMA). Le nuove rampe di accesso al sovrappasso si svilupperanno quasi interamente su rilevati stradali esistenti.



Fig. 2: Veduta del sovrappasso (Fonte: Allegato 1 Tavola 4)

Per la realizzazione dei lavori in progetto il proponente prevede un totale di 413 giorni naturali e consecutivi la cui tempistica si sovrapporrà in parte con quella prevista per il rifacimento del sovrappasso autostradale n. 60 "Ossenigo" (km 189+703) posto ad una distanza di 9,5 km in direzione nord rispetto al sovrappasso oggetto della presente valutazione preliminare, per il cui progetto di rifacimento la Società Autostrada de Brennero S.p.A. ha presentato separata istanza di valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006. A tale riguardo il proponente dichiara che data la dimensione e la distanza dei sovrappassi interessati dalle opere di rifacimento, è possibile escludere effetti ambientali cumulativi. In fase di cantiere sono previste limitate e temporanee interruzioni o deviazioni del traffico autostradale. Gli effetti sul traffico verranno limitati mediante l'effettuazione delle lavorazioni che comportano la temporanea chiusura al traffico di una o più carreggiate in orario notturno, ove possibile, e comunque in periodi dell'anno diversi da quelli caratterizzati da traffico più intenso. Relativamente alla viabilità locale che utilizza il sovrappasso, i lavori comporteranno disagi limitati, grazie anche alla realizzazione di un ponte temporaneo tipo Bailey.

PROSPETTO DEL NUOVO SOVRAPPASSO Scala 1:200

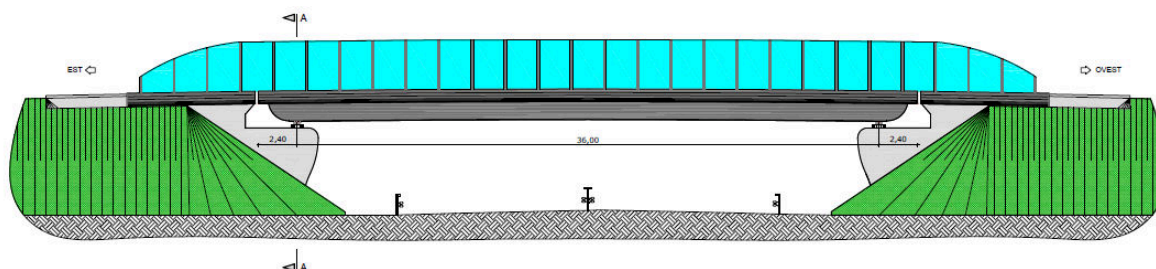


Fig. 3: Prospetto nuovo sovrappasso (Fonte: Allegato 1 Tavola 14)

Nel raggio di 15 km sono presenti territori con colture specializzate con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità. L'area di intervento andrà temporaneamente ad interessare porzioni di aree agricole in fase di cantiere. Al termine dei lavori dette aree verranno restituite all'uso agricolo. Inoltre, le modeste sottrazioni di terreno alle aree agricole per l'allargamento delle rampe di accesso al sovrappasso non comporteranno effetti significativi sulle modalità di conduzione e sulla produzione dei fondi.

Con riferimento a *"Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi"* il proponente riferisce che il sovrappasso in progetto dista dalle zone riparie del Fiume Adige circa 100 m..

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. Nel raggio di 15 km sono presenti alcune aree protette ai sensi della L. 394/1991, nonché alcuni siti Rete natura 2000 come il SIC IT3210043 "Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest" e la ZPS IT3210041 "Monte Baldo Est" che si trovano entrambi ad una distanza di 100 m. dal sovrappasso.

Con riguardo alle *"Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica"* il sovrappasso oggetto di intervento ricade in un'area a rischio archeologico". A tale riguardo, a scopo cautelativo, al fine di riconoscere immediatamente l'eventuale presenza di reperti e minimizzare l'interferenza con l'esecuzione dell'intervento, in fase esecutiva è prevista l'assistenza ai lavori di scavo, nelle zone non interessate dai saggi, da parte di un archeologo. L'area, inoltre, dista circa 10 m. dalla fascia di tutela paesaggistica del Fiume Adige.

Per quanto riguarda i *"Siti contaminati"* (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) il proponente dichiara che l'area di intervento non ricade all'interno di detti siti.

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'intervento ricade in zona sismica 3.

Con riguardo alle aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, l'area di intervento non rientra tra le aree di pericolosità individuate dal "Piano Stralcio per la Tutela dal Rischio Idrogeologico" del Bacino dell'Adige.

Con riferimento alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), il proponente dichiara che l'intervento non interessa dette 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 autostradale.

Per quanto attiene alla cantierizzazione, ai rumori ed alle vibrazioni prodotte, alle emissioni di polvere in atmosfera, nonché ad eventuali sversamenti accidentali, saranno previste procedure operative atte a prevenire e o minimizzare gli impatti. I materiali di risulta saranno gestiti secondo le modalità previste dalla normativa in vigore.

Conclusioni

La finalità dell'intervento di rifacimento del sovrappasso autostradale n. 67 "Tessari" (km 199+354) presente lungo il tracciato dell'autostrada A22 del Brennero in Comune di Rivoli Veronese, in Provincia di Verona, è l'adeguamento della struttura in progressivo stato di usura attraverso la demolizione e successiva ricostruzione con l'utilizzo dei più moderni criteri 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.

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, 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)