

Variante alla S.S. 45 "Val di Trebbia"
Comuni di Torriglia e Montebruno
dal Km 31+500 (Costafontana) al Km 35+600 (Montebruno)
2° stralcio funzionale

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTAZIONE: ANAS - DIREZIONE PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE LAVORI

I PROGETTISTI:

Ing. Vincenzo Marzi
Ordine Ing. di Bari n. 3594

Ing. Giuseppe Danilo Malgeri
Ordine Ing. di Roma n. A34610

Geol. Serena Majetta
Ordine Geologi del Lazio n. 928

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Geom. Fabio Quondam

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO :

Ing. Giancarlo Luongo

PROTOCOLLO

DATA

Integrazioni di cui alla procedura VIA n.5003 del 28/11/2019 a seguito di nota Soprintendenza Archeologia, Belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia

RELAZIONE SINTETICO DESCRITTIVA

CODICE PROGETTO			NOME FILE	REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.	TOO_JA_00_GEN_RE01		
DPGE03	D	1701	CODICE ELAB. TOOIA00AMBRE01	A	—
C					
B					
A	EMISSIONE		15/01/2021	PROTECO	—
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO APPROVATO

INDICE

1	PREMESSA	2
2	OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E ITER PROCEDURALE	3
3	VALORI E CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	5
4	DESCRIZIONE SINTETICA DEL TRACCIATO	6
4.1	DEMOLIZIONI	7

1 PREMESSA

La presente relazione è redatta nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale del progetto definitivo dell'intervento "Strada Statale SS45 "Val di Trebbia – adeguamento alla sezione stradale C2 nei tratti tra il km 32+445 e il km 32+619 e tra il km 33+090,5 e il km 34+819,41" in ottemperanza alla richiesta di documentazione integrativa pervenuta da parte della soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia.

Ai fini dell'acquisizione del parere di competenza di fatti, la nota riporta quanto segue:

"in relazione alla competenza paesaggistica risulta indispensabile acquisire elaborati architettonici di dettaglio, relazione dei materiali e fotoinserimenti relativi delle opere d'arte maggiori, con particolare riferimento ai viadotti, nonché la ricognizione delle opere oggetto di demolizione come richiesto con nota prot.n. 29125 in data 23/12/2020"

si è proceduto pertanto all'emissione della documentazione integrativa richiesta, di seguito elencata, di cui si riporta di una breve sintesi, oltre ad un sunto delle caratteristiche progettuali e di quelle paesaggistiche dell'area:

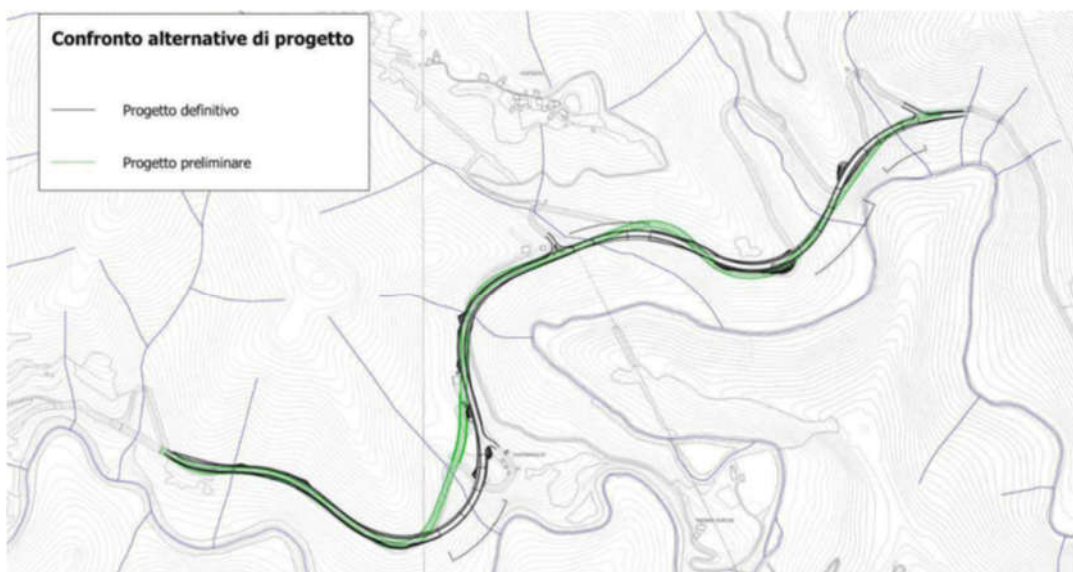
T00IA00AMBDT01	Elaborati Architettonici di dettaglio 1/2	-	A1
T00IA00AMBDT02	Elaborati Architettonici di dettaglio 2/2	-	A1
T00IA00AMBFO02	Fotosimulazione tav. 1/3	-	A1
T00IA00AMBFO03	Fotosimulazione tav. 2/3	-	A1
T00IA00AMBFO04	Fotosimulazione tav. 3/3	-	A1
T00IA00AMBRE02	Relazione sui Materiali	-	A4
T00IA00AMBPP01	Planimetria generale delle demolizioni e schede	1:1000	A4

2 OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E ITER PROCEDURALE

L'intervento in oggetto si configura come un **adeguamento in sede** della strada Statale esistente in base alle modifiche introdotte dal DM 22/04/04, ha pertanto lo scopo di contribuire a migliorare la percorribilità complessiva e locale della S.S.45 e ridurre la pericolosità sui tratti interessati, eliminando le cause di rischio d'incidente.

Il progetto originario, comprensivo sia dello stralcio in esame (Il Stralcio) che del 1° Stralcio attualmente in realizzazione, è stato escluso dalla procedura di Verifica di Assoggettabilità a Via dalla Regione Liguria, ai sensi della L.R. 38/98 con nota prot. PG/2011/57420 in data 26/04/2011, in quanto *"la variante alla SS45 interessa un tratto che complessivamente supera i 5 km, mentre gli interventi veri e propri si sviluppano esclusivamente su un tratto di 4,7 km. A seguito della variante, peraltro, la lunghezza complessiva della strada oggetto della variante verrà ridotta a poco più di 3,7 km, grazie ad interventi di rettifica del tracciato. Le opere previste sono costituite da semplici rettifiche della viabilità esistente e, non comportando una modifica della classificazione della strada od un nuovo tracciato vero e proprio, non sono da sottoporre alla procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi della l.r. 38/98"*.

Rispetto al progetto originario, l'attuale tracciato stradale del secondo stralcio ha subito un adeguamento tecnico finalizzato al miglioramento delle caratteristiche funzionali e prestazionali della strada, pertanto si sono apportate minime modifiche al fine di migliorare l'andamento plano-altimetrico del tracciato, al fine di garantire il rispetto dei nuovi criteri normativi ed ottenere una miglior razionalizzazione degli accessi presenti. Confrontando il tracciato del progetto preliminare e l'attuale progetto definitivo, si può affermare che quest'ultimo, è costituito da curve a maggior raggio, le quali conferiscono all'impronta un andamento maggiormente disposto sul lato di valle, limitando così l'interferenza con la componente suolo.



Ai fini dell'acquisizione dei pareri di competenza, e date le modifiche lievi al tracciato già autorizzato, è stata redatta una lista di controllo ai sensi dell'attuale normativa in vigore - art. 6 comma 9 D.lgs 152/2006 - e sottoposta dunque al giudizio del Ministero dell'Ambiente (attuale autorità competente), il quale si è espresso, con not. Prot. n. 0685986 del 20/12/2018, secondo quanto riportato di seguito:

"Esaminata la suddetta documentazione, ai sensi di quanto disposto dall'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, come più diffusamente illustrato nell'allegata nota tecnica predisposta dalla competente Divisione 2 di questa Direzione Generale, in esito alle valutazioni svolte si rappresenta che le aree interessate dalla realizzazione degli interventi sono aree soggette a vincolo idrogeologico "per l'intera estensione del progetto" e gli interventi progettuali interferiscono con le "Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni", come riportato nella Lista di controllo. Per quanto sopra esposto, si ritiene che per il progetto oggetto della presente valutazione preliminare possano sussistere potenziali impatti significativi e negativi e che sia, quindi, 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."

Pertanto, per l'acquisizione del parere di compatibilità ambientale, si è ritenuto necessario procedere con la redazione dello Studio di Impatto ambientale ai sensi dell'art. 22 D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii, così come modificato dal D.lgs 104/2017.

Contestualmente all'avvio della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, è stata attivata anche la Procedura per acquisizione del Parere Paesaggistico, data l'interferenza del progetto con aree vincolate ai sensi del D.lgs. 42/2004 art. 142 (vincolo Forestale).

3 VALORI E CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

L'area di studio ricade nel territorio dei comuni di Torriglia e Montebruno, i quali rispettivamente, appartengono agli ambiti paesaggistici di Valico Scoffera e Trebbia, caratterizzati da una forte articolazione geomorfologica e dalla presenza di insediamenti di origine storica a carattere agricolo-pastorale o di difesa militare, ubicati in modo diffuso nelle valli e sui crinali, con vaste aree non insediate, coperte da boschi e praterie. Il paesaggio è fortemente connotato da fenomeni di crisi e abbandono, sia sotto il profilo insediativo (nuclei storici abbandonati) che sotto il profilo dell'uso del suolo (terrazzamenti abbandonati, boschi non coltivati). La morfologia dei luoghi rende difficili i collegamenti e gli spostamenti e non permette uno sviluppo di centri abitati e attività produttive, l'unica arteria di collegamento è la S.S.45, che corre parallelamente al fiume Trebbia, ad una quota circa trenta metri più in alto e praticamente nascosta dalle fronde degli alberi che la costeggiano.

La fitta vegetazione di fatto mitiga l'intervisibilità dell'intervento da eventuali punti di vista statici e panoramici, così che la statale risulta ben inserita nell'ambito paesaggistico; a sua volta, dall'infrastruttura non sono visibili elementi di rilievo e di valore.

Come richiesto nella nota della Soprintendenza, sono state effettuate ulteriori 3 fotosimulazioni al fine di meglio analizzare l'analisi percettiva e l'intervisibilità dell'opera; le stesse dimostrano che, nel contesto percettivo di primo piano, il tracciato si pone in rapporto diretto con un territorio contraddistinto da un elevato grado di naturalità e che la sistemazione dell'infrastruttura non cambierà il suo aspetto percettivo per chi la percorre e, non essendoci punti panoramici esterni, le modifiche alla stessa non saranno apprezzabili.

Le simulazioni effettuate sono riportate negli allegati T00IA00AMBFO02, T00IA00AMBFO03, T00IA00AMBFO04

Sono stati altresì prodotti due elaborati di tipo architettonico (T00IA00AMBDT01, T00IA00AMBDT02), nei quali sono riportati i prospetti rispettivamente del Ponte sul Trebbia, della Galleria artificiale, e di tutti i viadotti VI01, VI02, VI03, VI04. Si ricorda a tal fine che non esistono punti di vista panoramici dai quali tali opere siano apprezzabili.

4 DESCRIZIONE SINTETICA DEL TRACCIATO

La variante in oggetto ha una lunghezza complessiva di circa 2 km suddivisi in un primo tratto di circa 174,00 m, di cui 70,00 m in viadotto, e di un secondo tratto di 1729,00 m, di cui 418,00 m in viadotto e 25,00 m in galleria artificiale. In particolare, in quest'ultimo tratto si annoverano le seguenti opere maggiori:

- Viadotto 1 (L= 90 m)
- Viadotto 2 (L= 120,50 m)
- Viadotto 3 (L= 112 m)
- Viadotto 4 (L= 95 m)
- Galleria artificiale (L= 25 m)

Sono previste inoltre 4 intersezioni a raso per la ricucitura della viabilità interferita e per garantire il collegamento della variante con i centri abitati.

La sezione tipo adottata, in conformità alla categoria C2 del DM 5/11/01, presenta una piattaforma pavimentata di larghezza pari a 9,50 metri, costituita dai seguenti elementi:

- Banchine in sinistra e destra da 1,25 metri;
- N. 2 corsie (1 per senso di marcia) da 3,50 metri;
- Arginello di larghezza totale pari a 1,50 metri;
- In trincea, cunetta di larghezza totale pari a 1,00 metri;
- Banca a tergo cunetta 0,50 metri.

In riferimento al DM 05/11/01, si è reso necessario definire l'inserimento di due piazzole di sosta nel secondo tratto in progetto, posizionate una per ogni lato della carreggiata.

Per l'asse principale si utilizza una pavimentazione di tipo flessibile, che presenta uno spessore totale di 36 cm così suddiviso:

- 4 cm di usura chiusa "tipo A" (con bitume modificato tipo "hard");
- 5 cm binder in conglomerato bituminoso (con bitume modificato tipo "hard");
- 12 cm base in conglomerato bituminoso modificato;
- 15 cm fondazione in misto granulare stabilizzato.

Tra gli strati legati a bitume sarà interposta una mano di attacco impermeabilizzante, mentre per i tratti su opera d'arte la pavimentazione sarà composta dai soli strati di usura e binder, poggianti direttamente sulla soletta mediante interposizione di uno strato di impermeabilizzazione.

Sono previste inoltre opere d'arte minori quali paratie, muri, tombini e opere provvisorie necessarie alla realizzazione dei tombini e dei percorsi di cantiere per l'accesso ai viadotti.

Le caratteristiche dei materiali utilizzati per le opere d'arte sia maggiori che minori sono riportate nell'allegato T00IA00AMBRE02A, con cui si risponde altresì alla richiesta di integrazioni avanzata dalla Soprintendenza

4.1 DEMOLIZIONI

Per la realizzazione dell'opera sono previste demolizioni per un totale di circa 12.417,17 mc, derivanti dalla rimozione dell'attuale sovrastruttura stradale, dalle barriere di sicurezza, da alcuni muri di contenimento e dalla demolizione di quattro fabbricati rurali fatiscenti nonché di un fabbricato di proprietà Anas.

In particolare, la demolizione dei fabbricati consta di:

- 3 fabbricati in lamiera zincata e legno, presenti a bordo strada in uno stato di totale abbandono
- un fabbricato di proprietà Anas anch'esso in stato di abbandono
- un fabbricato in pietra, il quale però, da recenti ortofoto risulta già essere stato demolito probabilmente dal legittimo proprietario.

Nessuno dei fabbricati suddetti riporta caratteristiche di pregio architettonico.

La planimetria con le suddette demolizioni e le schede dei fabbricati è riportata nell'elaborato T00IA00AMBPP01A.