



Ministero della Transizione Ecologica

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

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Oggetto: [ID: 5855] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006.
Progetto “Rifacimento del sovrappasso autostradale n. 116 “Strada Sacca” (km 273+624) lungo il tracciato dell’Autostrada A22 del Brennero in Comune di Pegognaga (MN).
Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 4930 del 17/02/2021, acquisita al prot. MATTM-17832 del 19/02/2021, 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 di un sovrappasso autostradale nel Comune di Pegognaga (MN): n. 116 “Strada Sacca” (km 273+624)*” lungo il tracciato dell’Autostrada A22 del Brennero in Provincia di Mantova.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo oggetto dell’istanza presentata è l’intervento di rifacimento del sovrappasso autostradale n. 116 “Strada Sacca” situato al km 273+624 dell’autostrada A22 del Brennero in Comune di Pegognaga, in Provincia di Mantova. 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_2021-0060
Data stesura: 22/03/2021

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.
Ufficio: CreSS_05-Set_04
Data: 28/03/2021

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. 116 “Strada Sacca”, situato al km 273+624 dell’autostrada A22 del Brennero, ricade nel territorio comunale di Pegognaga, 15 km a sud di Mantova. L’intervento di rifacimento del sovrappasso fa parte dei numerosi impegni sottoscritti dalla Società Autostrada del Brennero S.p.A. in sede di proroga della concessione autostradale.

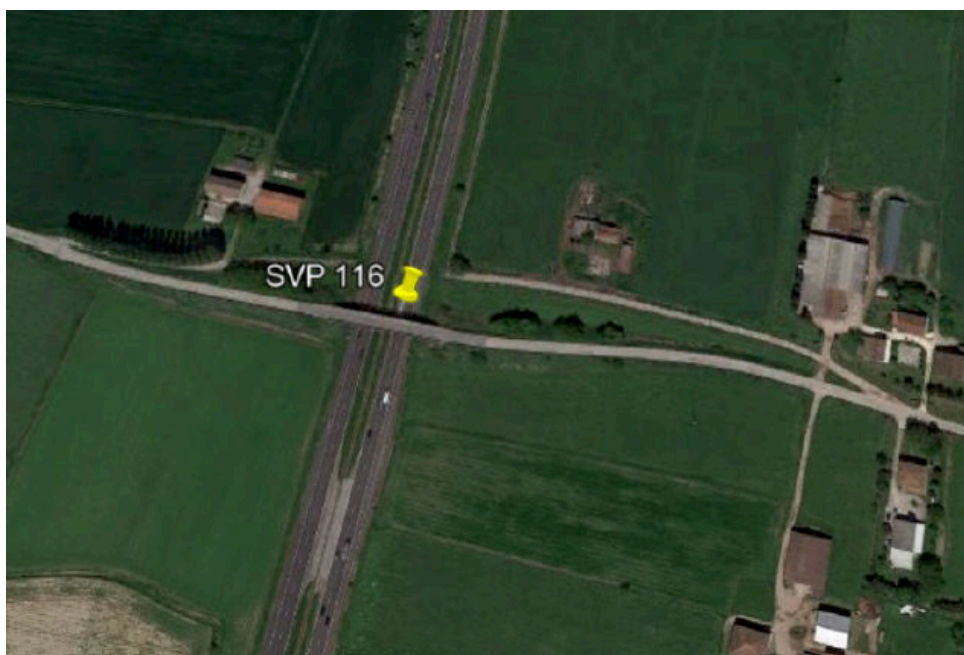


Fig. 1: Sovrappasso su ortofoto (Fonte: Allegato 1 Tavola 3)

Le principali problematiche riscontrate nel corso di ispezioni periodiche ai cavalcavia, risalenti all’epoca della costruzione dell’autostrada, 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. 116 “Strada Sacca” 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 quattro travi accostate con tre campate, di luce rispettivamente pari a circa 10 m., 36 m. e 10 m., appoggiate a due spalle a parete cava e due pile composte da quattro pilastri, uno per trave. Per il nuovo sovrappasso è prevista la realizzazione di un impalcato a campata unica, con lunghezza complessiva pari a 50,10 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). La larghezza del sovrappasso progettato è stata definita in funzione dell'arteria stradale che il medesimo è chiamato a servire tenendo conto anche delle esigenze legate al transito di pedoni e/o ciclisti. In particolare, la larghezza attuale della sezione stradale è di 1,00+7,50+1,00 m, mentre quella di progetto è di 2,30+7,00+2,30 m. 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 335 giorni naturali e consecutivi la cui tempistica si sovrapporrà in parte con quella prevista per il rifacimento del sovrappasso autostradale n. 118 posto ad una distanza di 2,6 km in direzione sud, per il quale 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. Le attività relative sovrappasso n. 116 inizieranno subito dopo la realizzazione del sovrappasso n. 115, posto ad una distanza di circa 1,5 km verso nord anch'esso oggetto di separata procedura di valutazione preliminare. 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.

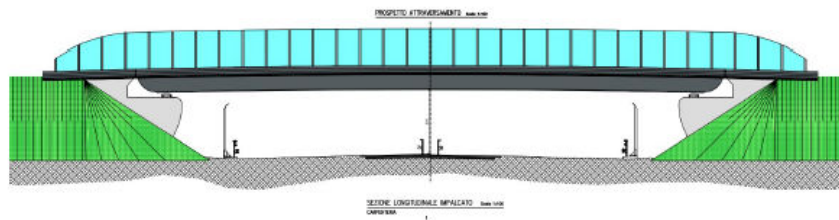


Fig. 3: Prospetto nuovo sovrappasso (Fonte: Allegato 1 Tavola 15)

L'area di intervento ricade in territori con colture specializzate e con produzioni agricole di pregio. Alcune porzioni di tali aree saranno interessate in fase di cantiere e verranno restituite all'uso agricolo al termine dei lavori. 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 e non si creerà alcun fenomeno di frammentazione o disturbo della superficie agricola circostante il sovrappasso.

Con riferimento a *“Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi”* il proponente riferisce che il sovrappasso in progetto dista dalle zone riparie del fiume Po circa 2,8 km.

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)”* il proponente dichiara che il sovrappasso n. 116 non ricade all'interno di Siti Natura 2000. Ad una distanza di circa 3,5 km in direzione Nord, si trova la ZPS IT20B0501 *“Viadana, Portiolo San Benedetto Po e Ostiglia”*. Nel raggio di 15 km sono presenti alcune zone protette, tra cui la più vicina al sovrappasso è la Riserva Naturale di Vallazza, circa 10,9 km a nord, ed alcune aree naturali di interesse comunale o sovracomunale tra cui il Parco San Lorenzo ad est dell'abitato di Pegognaga a circa 3,6 km.

Con riguardo alle *“Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”* il proponente riferisce che nel raggio di 15 km sono presenti alcuni beni paesaggistici tutelati a livello nazionale, tra cui la fascia di tutela paesaggistica del Fiume Po a circa 2,5 km verso nord. Inoltre, il sovrappasso ricade all'interno degli *“Ambiti di tutela paesaggistica del sistema vallivo del Fiume Po”* vicino ad ambiti rurali di pregio, con presenza di valli fluviali la cui presenza va preservata.

In merito alla presenza di *“Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria”* per quanto attiene alla qualità dell'aria nel raggio di 15 km sono stati accertati alcuni superamenti dei livelli di qualità dell'aria; per quanto attiene alla qualità delle acque dolci, nel raggio di 15 km sono presenti il fiume Po, il canale Diversivo Zara e il Trigolaro (Colatore), il cui monitoraggio a cura di ARPAL ha evidenziato uno stato chimico buono. Lo stato ecologico del Po, in loc. Borgoforte, risulta sufficiente, mentre per il Trigolaro, presso Pegognaga, risulta scarso (aggiornamento 2014-2016). Lo stato degli acquiferi è generalmente buono, con superamenti di arsenico e ione ammonio di probabile origine naturale (dati 2014-2016). Il sovrappasso n. 116 ricade in zone vulnerabili ai nitrati.

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. A tale riguardo il proponente riporta che nella progettazione della nuova opera sono stati adottati criteri antisismici.

Con riguardo alle aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, il sovrappasso n. 116 ricade in aree a rischio R2 medio individuate dal Piano Stralcio per l’assetto idrogeologico del Bacino del Fiume Po con pericolosità RSP scenario poco frequente – M.

Con riferimento alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), il proponente dichiara che nel raggio di 15 km non sono presenti aree sottoposte a vincolo idrogeologico.

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’intervento ricade nella fascia di rispetto autostradale, ma non esclude che possa ricadere anche in fascia di rispetto di allevamenti.

Per quanto attiene alla cantierizzazione, il proponente riferisce che preliminarmente all’apertura del cantiere è prevista una bonifica bellica. Durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate. La scelta progettuale di prevedere un impalcato a campata unica consente di limitare gli scavi per le fondazioni ed una maggior rapidità di montaggio, limitando a due notti la totale chiusura al traffico autostradale e riducendo al contempo l’impatto generale del cantiere. Il proponente riporta che i materiali di risulta derivanti dalla dismissione del manufatto saranno gestiti secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

Conclusioni

La finalità dell’intervento di rifacimento del sovrappasso autostradale n. 116 “Strada Sacca” situato al km 273+624 dell’autostrada A22 del Brennero in Comune di Pegognaga in Provincia di Mantova, 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)