



Ministero della Transizione Ecologica

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

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

OGGETTO: [ID 5971] Autostrada del Brennero A22 - Rifacimento sovrappasso autostradale n. 130 nel Comune di Carpi - Strada di Budrione (km 296+655). Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 8550 del 22/03/2021 acquisita al prot. MATTM-31020 del 24/03/2021, 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 sovrappasso autostradale n. 130 nel Comune di Carpi – Strada Budrione (km 296+655)”, lungo il tracciato dell’Autostrada A22 del Brennero, in provincia di Modena.

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 rifacimento del sovrappasso autostradale n. 130 “Strada Budrione” situato al km 296+655 dell’Autostada A22 del Brennero in Comune di Carpi, in provincia di Modena. Il sovrappasso è stato originariamente realizzato con la costruzione dell’autostrada.

Gli interventi si configurano come “modifica” di un’opera esistente appartenente alla tipologia elencata nell’Allegato II alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, punto 18: “Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l’estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegati”, per i progetti di cui al punto 10: “autostrade e strade extraurbane principali”.

Finalità degli interventi 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, per quanto attiene ai ponti di I categoria.

ID Utente: 6887

ID Documento: CreSS_05-Set_04-6887_2021-0116

Data stesura: 08/04/2021

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.
Ufficio: CreSS_05-Set_04

Data: 20/04/2021

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

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57225074 – 5070 – e-mail: CRESS-5@minambiente.it

e-mail PEC: CRESS@PEC.minambiente.it

Firmato digitalmente in data 21/04/2021 alle ore 08:31

Si rappresenta che, con le separate note prott.8550, 8553, 8551, 8555 acquisite rispettivamente con prott. MATTM-31018, MATTM-31025, MATTM-31024 e MATTM-31027, la Società proponente ha trasmesso le istanze di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, D. lgs. 152/2006 per gli interventi di rifacimento dei sovrappassi n. 134 ("Via Zappiano"), n. 128 ("Via Valli"), n. 129 ("Strada comunale Grilli"), n. 138 ("Via Beghetto"), tutti ubicati nel Comune di Carpi e oggetto di separate procedure di valutazione, identificate con i seguenti identificativi ID: 5970, 5972, 5973 e 5974.

Analisi e valutazioni

Secondo quanto riportato dal proponente, il sovrappasso autostradale n. 130 "Strada di Budrione", localizzato al km 296+655 dell'Autostrada A22 del Brennero ricade nel territorio comunale di Carpi, in un contesto agricolo periurbano, nella provincia di Modena. L'intervento di rifacimento del sovrappasso fa parte degli impegni sottoscritti dalla Società Autostrada del Brennero S.p.A. in sede di proroga della concessione autostradale.



Figura 1: Inquadramento su ortofoto sovrappasso n. 130 (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, 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. Questi fenomeni di ammaloramento sono presenti anche sulle strutture delle opere in oggetto, senza determinare una riduzione della loro capacità portante.

Il sovrappasso n. 130 "Via Zappiano" è stato progettato e realizzato in ottemperanza ai carichi previsti dalla Circolare n° 384 del 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 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 in oggetto.

Il sovrappasso attuale è del tipo a 3 travi accostate con tre campate, di luce rispettivamente pari a 10, 36 e 10 metri, appoggiate a due spalle a parete cava e due pile composte da tre pilastri, uno per trave.



Figura 2: Veduta del sovrappasso (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

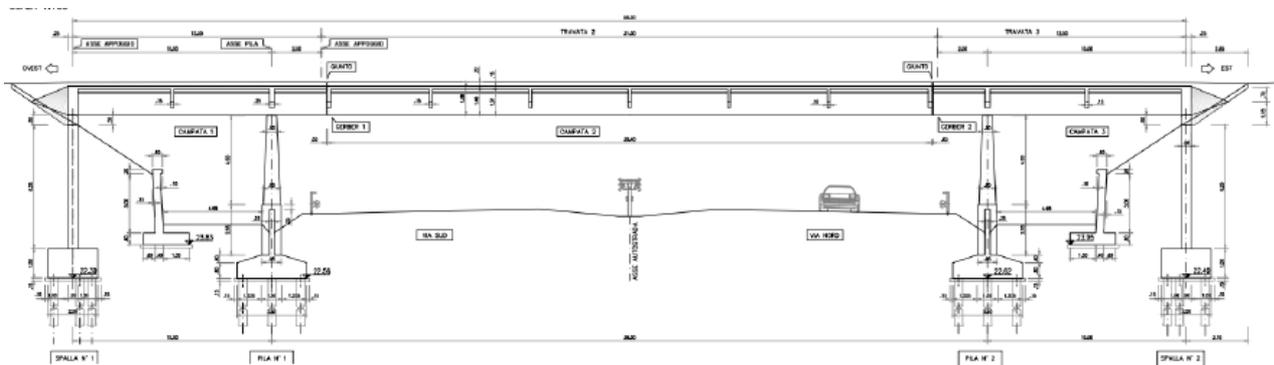


Figura 3: Sezione longitudinale del sovrappasso esistente (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Gli interventi prevedono la demolizione dell'esistente sovrappasso, e la sua successiva ricostruzione con criteri idonei alle attuali esigenze di portata, di sicurezza e di resistenza sismica, adeguando, contemporaneamente, le sezioni trasversali agli attuali carichi di traffico e alle esigenze derivanti dalla presenza di un itinerario ciclo-pedonale, in modo che, a fine lavori, gli impalcati presentino una resistenza al degrado maggiore tipica delle tecnologie attuali.

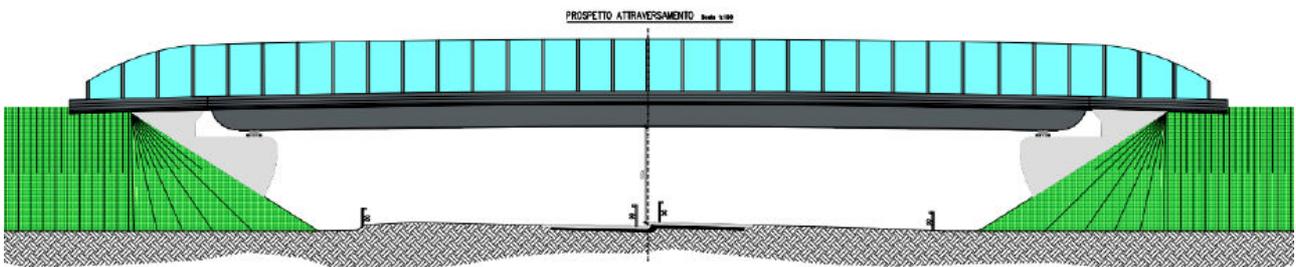


Figura 4: Prospetto attraversamento del sovrappasso in progetto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

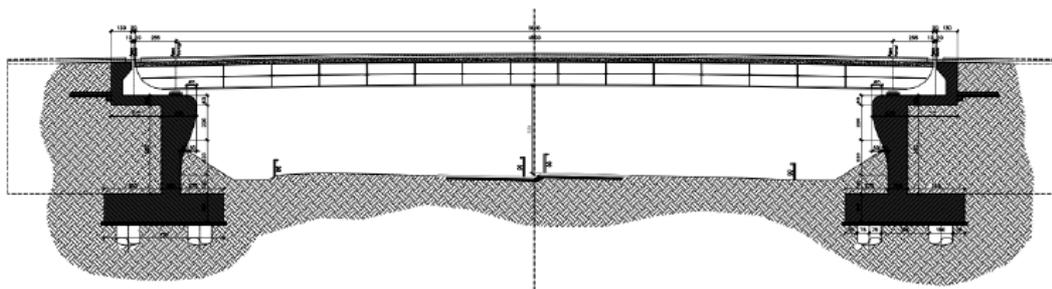


Figura 5: Sezione longitudinale dell'impalcato di progetto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, la scelta dell'impalcato a campata unica, con lunghezza complessiva pari a 50,10 m, permette di limitare gli scavi per le fondazioni, con una maggiore rapidità di montaggio, limitando a due notti la totale chiusura al traffico autostradale e riducendo l'impatto generale del cantiere. In corrispondenza dei bordi laterali del sovrappasso gli interventi prevedono l'installazione di una barriera integrata sicurezza-antirumore.

Con riferimento alle opere minori, il proponente riporta che alla base della rampa est sono presenti due strade poderali di accesso a fondi privati. Per la strada a sud, per la quale è previsto il mantenimento nella posizione attuale, l'intervento prevede il rifacimento del solo imbocco, per un'estensione di 10-15 m, mentre l'accesso alla proprietà situata a nord del sovrappasso, dovrà essere realizzato ex novo, leggermente spostato verso nord rispetto alla posizione attuale.

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, la larghezza del sovrappasso in progetto è stata definita in funzione dell'arteria stradale che il medesimo è chiamato a servire, considerando anche le esigenze legate al transito di pedoni e/o ciclisti. In particolare, la larghezza attuale della sezione stradale è di 0,75+6,00+0,75 m mentre quella di progetto è di 1,60+6,60+3,40 m, e comprende un marciapiede e una pista ciclopedonale.

La soluzione progettuale prevede che le spalle saranno costituite da setti in cemento armato e le fondazioni delle spalle del nuovo sovrappasso saranno realizzate su pali trivellati di profondità di 45 m. Il proponente riporta che le nuove rampe di accesso al sovrappasso si svilupperanno quasi interamente su rilevati stradali esistenti; per minimizzare i movimenti di materia e la sottrazione di aree agli usi agricoli.

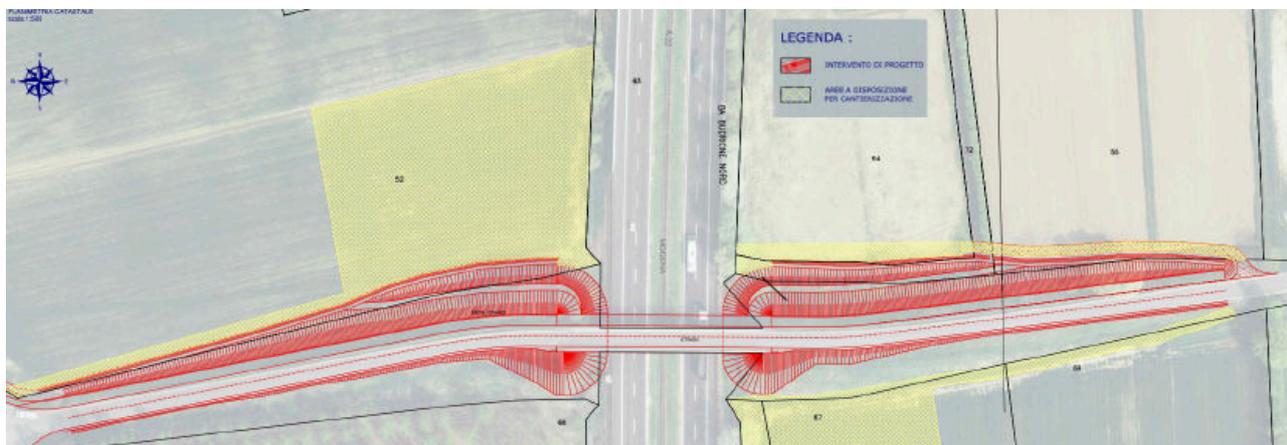


Figura 6: Planimetria dell'intervento con indicazione in rosso del limite dell'area di intervento e in giallo il perimetro all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito delle (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

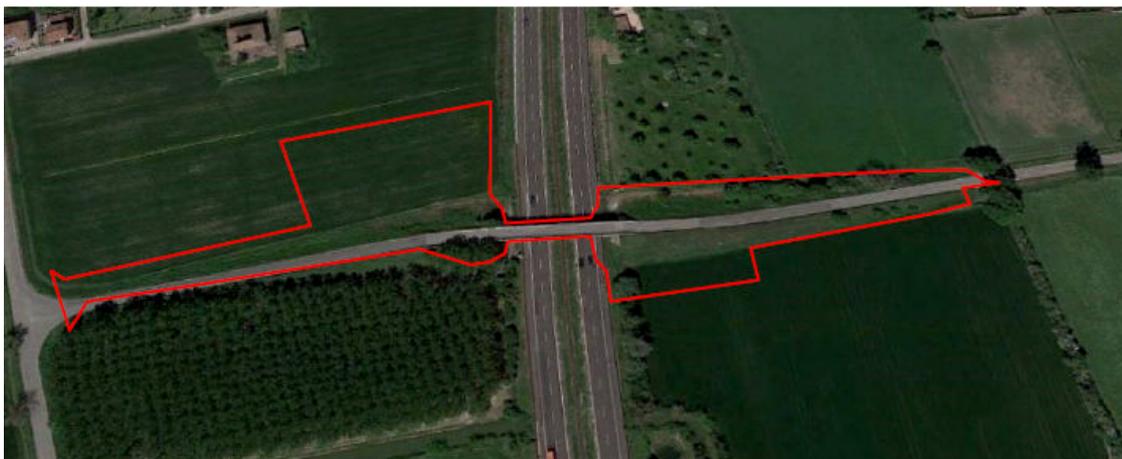


Figura 7: Veduta dell'intervento con il perimetro all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Per la realizzazione dei lavori in progetto il proponente prevede un totale di 357 giorni naturali e consecutivi, la cui tempistica si sovrapporrà con quella prevista per il rifacimento dei sovrappassi nn. 128, al km 292+032, a circa 4,6 km di distanza verso Nord, e parzialmente con il n. 138, al km 304+460, a circa 7,7 km di distanza verso Sud, per i quali la Società Autostrada del Brennero S.p.A. ha presentato separate istanze di valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006, identificate rispettivamente con gli ID 5972 e 5974. Le attività di rifacimento previste per gli altri sovrappassi nel comune di Carpi (il n. 129 di Via dei Grilli, al km 294+070, oggetto della procedura di valutazione preliminare identificata con ID 5973 e il n. 134 di Via Zappiano, al km 300+916, oggetto della procedura di valutazione preliminare identificata con ID 5970), si svolgeranno secondo tempistiche diverse e non sovrapposte con quelle del sovrappasso n. 130. La Lista di controllo riporta che durante i lavori sul sovrappasso in esame resterà fruibile il sovrappasso n. 131 della S.P. 1 (via Guastalla), a circa 1,3 km di distanza verso sud, per i quali non sono previsti interventi nei prossimi anni. Pertanto, durante i lavori sul sovrappasso n. 130 sarà sempre possibile fruire di percorsi alternativi nelle immediate vicinanze.

Con riferimento agli interventi di rifacimento previsti per gli altri sovrappassi sopra citati, nella Lista di controllo il proponente rappresenta che, data l'estensione puntuale degli interventi e la distanza dei sovrappassi interessati dalle opere di ricostruzione, è possibile escludere impatti ambientali cumulativi. In fase di cantiere sono previste limitate e temporanee interruzioni o deviazioni del traffico autostradale.

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, 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.

Con riferimento alla cantierizzazione, nella Lista di controllo il proponente riporta 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. I materiali di risulta derivanti dalla dismissione del manufatto saranno gestiti secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

Con riferimento a “Zone umide, 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 nel raggio di 15 km non sono presenti né zone umide di importanza internazionale (RAMSAR), né zone riparie di fiumi o foci.

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 degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che il sovrappasso n. 130 si trova a circa 2,5 km dal Sito Natura 2000 ZPS IT4040017 “Valle delle Bruciate e Tresinaro” e 4,2 km dal sito ZPS IT4040015 “Valle di Gruppo”.

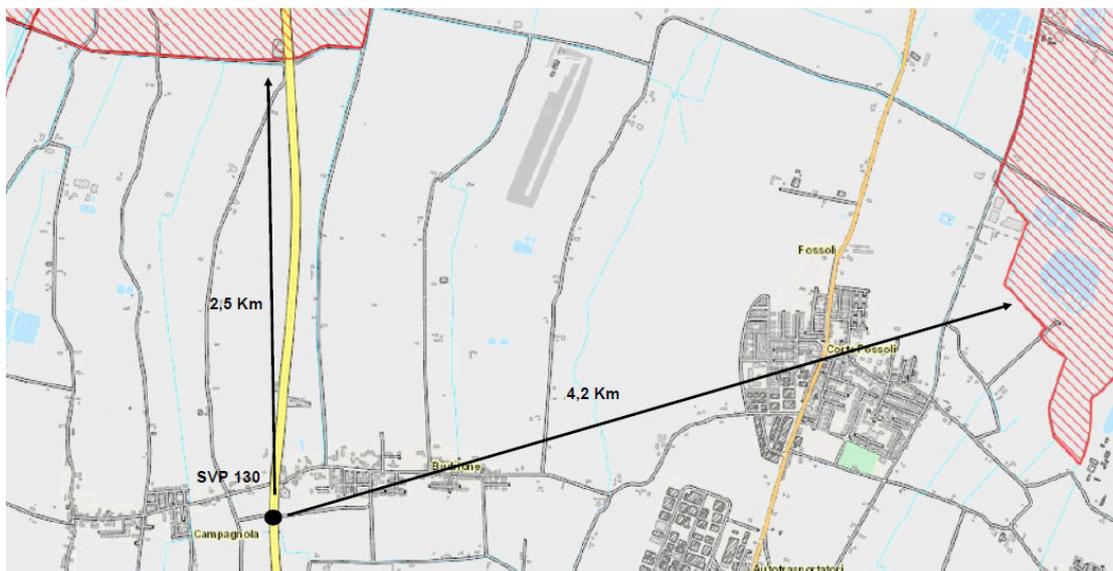


Figura 8: Localizzazione dell’intervento in relazione alle aree protette (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alle “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”, e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, considerato il raggio di 15 km dal sito interessato dalla realizzazione degli interventi, il proponente riporta che sono stati accertati alcuni superamenti dei livelli di qualità dell’aria, mentre lo stato ecologico delle acque superficiali risulta mediamente buono.

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 nel raggio di 15 km sono presenti i seguenti beni culturali architettonici o paesaggistici tutelati a livello nazionale (D. Lgs. 42/2004): la Chiesa della Conversione di San Paolo Apostolo e l’ex Casino Magiera, entrambi nell’abitato di Budrione, rispettivamente a ca. 700 e 900 m di distanza verso Nord-Est.

In base alla verifica archeologica preliminare eseguita, il rischio archeologico residuo relativo al sito in esame risulta basso. Per la prevista sistemazione della strada podereale e per le aree in corrispondenza delle trincee esplorative già eseguite, data la certezza dell’assenza di testimonianze archeologiche e si ha quindi rischio nullo.

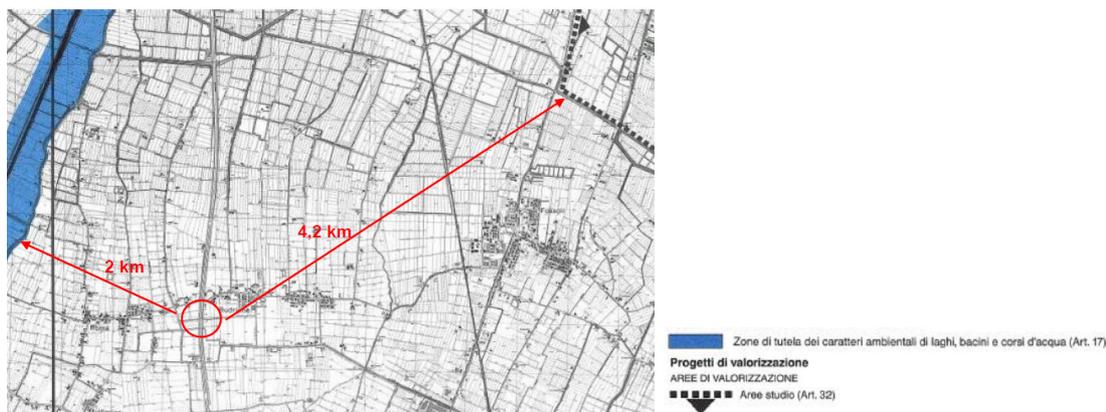


Figura 9: Localizzazione dell'intervento rispetto ai vincoli paesaggistici (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

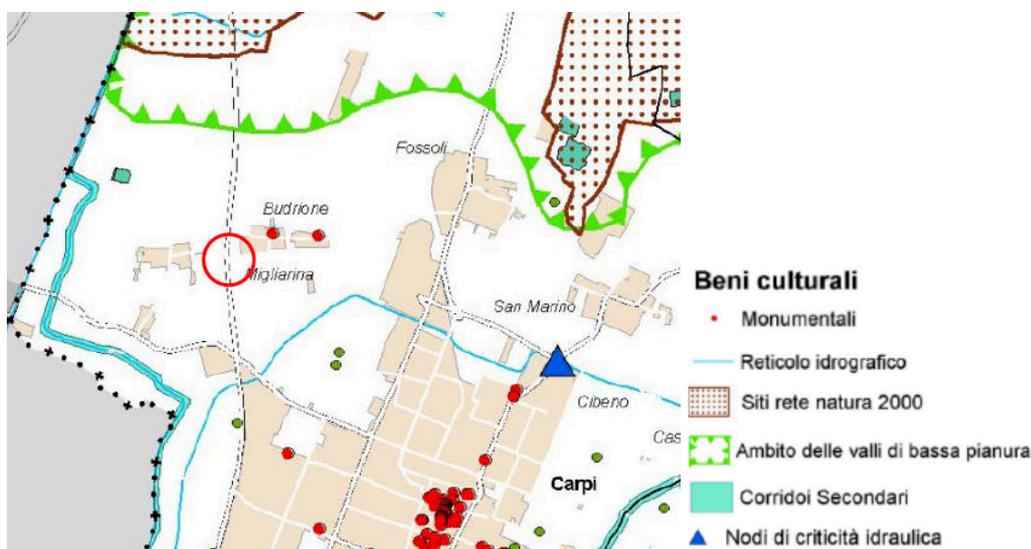


Figura 10: Localizzazione dell'intervento rispetto alle criticità e alle risorse ambientali e territoriali (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento a “Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)”, 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 nel raggio di 15 km dal sito sono presenti territori con colture specializzate con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità. Il sovrappasso n. 130 si inserisce in un contesto agricolo a seminativo semplice e pioppeto.

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (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 nel raggio di 15 km non sono presenti aree sottoposte a vincolo idrogeologico.

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di 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 il sovrappasso n. 130 ricade in aree con pericolosità P1 (scarsa probabilità) individuate dal “Piano di Gestione del rischio di alluvioni Secondo ciclo – dicembre 2019”.

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’intervento ricade in Zona sismica 3.

Conclusioni

La finalità dell’intervento di rifacimento del sovrappasso n. 130 “Strada di Budrione” situato al km 296+655 dell’Autostada A22 del Brennero in Comune di Carpi, in provincia di Modena, 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 Autostrada del Brennero S.p.a. nella Lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità e le caratteristiche dell’intervento come sopra riportato, con particolare riferimento agli aspetti ambientali e 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 proposta.

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)