



Ministero della Transizione Ecologica

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

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

OGGETTO: [ID 5974] Autostrada del Brennero A22 - Rifacimento sovrappasso autostradale n. 138 nel Comune di Carpi - Via Beghetto (km 304+460). 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. 8547 del 22/03/2021 acquisita al prot. MATTM-31018 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. 138 nel Comune di Carpi - Via Beghetto (km 304+460)”, 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. 138 “Via Beghetto” situato al km 304+460 dell'Autostrada 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_2021-0142

Data stesura: 21/04/2021

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

Data: 23/04/2021

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 23/04/2021 alle ore 12:30

Si rappresenta che, con le separate note prott.8547, 8550, 8553, 8551, acquisite rispettivamente con prott. MATTM-31018, MATTM-31020, MATTM-31025 e MATTM-31024, 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. 130 ("Via Budrione"), n. 128 ("Via Valli"), n. 129 ("Strada comunale Grilli"), tutti ubicati nel Comune di Carpi e oggetto di separate procedure di valutazione, identificate con i seguenti identificativi ID: 5970, 5971, 5972 e 5973.

Analisi e valutazioni

Secondo quanto riportato dal proponente, il sovrappasso autostradale n. 138 "Via Beghetto", situato al km 304+460 dell'Autostrada A22 del Brennero ricade nel territorio comunale di Carpi, in un contesto agricolo, 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. 138 (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. 138 "Via Beghetto" 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)

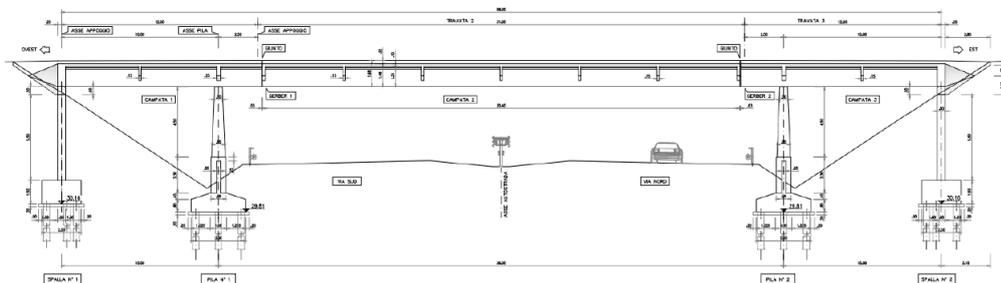


Figura 3: Sezione longitudinale del sovrappasso esistente (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

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, in modo che, a fine lavori, gli impalcati presentino una resistenza al degrado maggiore tipica delle tecnologie attuali.

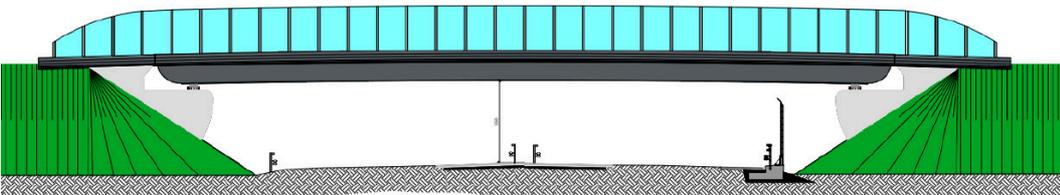


Figura 4: Prospetto attraversamento del sovrappasso (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

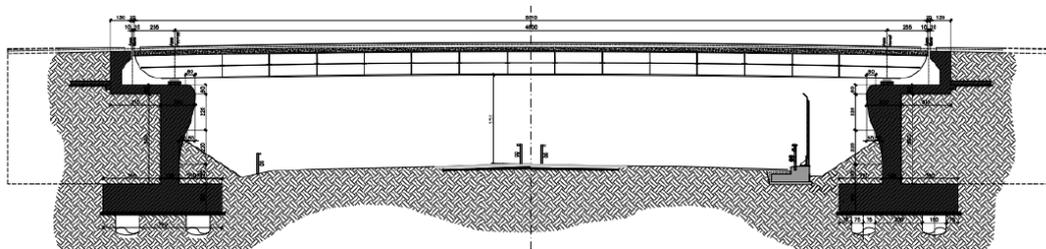


Figura 5: Sezione longitudinale dell'impalcato (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

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 di entrambe le rampe sono presenti due strade minori di accesso a fondi privati che verranno mantenute nella posizione attuale, prevedendo il rifacimento dei soli imbocchi, per un'estensione di 10-15 m. Un altro intervento necessario sarà la realizzazione o il riposizionamento, al piede dei nuovi rilevati, dei fossi di guardia, per una lunghezza di circa 140 m lungo il lato nord della rampa est e di circa 360 m lungo entrambi i lati della rampa ovest. 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. In particolare, la larghezza attuale della sezione stradale è di 0,75+6,00+0,75 m mentre quella di progetto è di 0,75+6,60+0,75 m.

La soluzione progettuale prevede che le spalle saranno costituite da setti in cemento armato e saranno conformate secondo sagomature curve. 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.

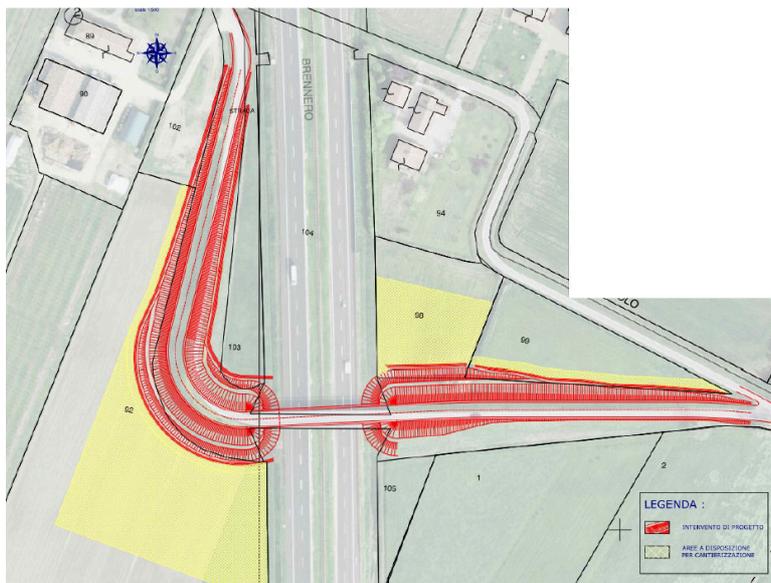


Figura 6: Planimetria dell'intervento con indicazione in rosso del limite dell'area di intervento e in giallo il perimetro all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito delle (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Per la realizzazione dei lavori in progetto il proponente prevede un totale di 315 giorni naturali e consecutivi, la cui tempistica si sovrapporrà con quella prevista per il rifacimento dei sovrappassi nn. 129, al km 294+070, a circa 10,4 km di distanza verso Nord, e 134 di via Zappiano, al km 300+916, a circa 3,5 km di distanza verso Nord, 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 5973 e 5970. Le attività di rifacimento previste per gli altri sovrappassi nel comune di Carpi (il n. 128 di Via Valli, al km 292+032, oggetto della procedura di valutazione preliminare identificata con ID 5972 e il n. 130 di Budrione, al km 296+655, oggetto della procedura di valutazione preliminare identificata con ID 5971), si svolgeranno secondo tempistiche diverse e non sovrapposte con quelle del sovrappasso n. 138. La Lista di controllo riporta che durante i lavori sul sovrappasso n. 134 resteranno fruibili anche i

sovrappassi n. 137 di Via Fornaci e il n. 139 di via Argine Panzano, localizzati rispettivamente a 1,3 km verso Nord e a 1 km verso Sud, per i quali non sono previsti interventi nei prossimi anni.

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. 138 dista 10,3 km dal Sito Natura 2000 ZPS IT4040017 "Valle delle Bruciate e Tresinaro", 10,6 km dal sito ZPS IT4030019 "Cassa di espansione del Tresinaro" e 9,3 km dal sito ZPS IT4040015 "Valle di Gruppo". Nel raggio di 15 km è presente la Riserva naturale orientata "Cassa di espansione del Fiume Secchia", codice EUAP 0975 (EUAP L. 394/1991).

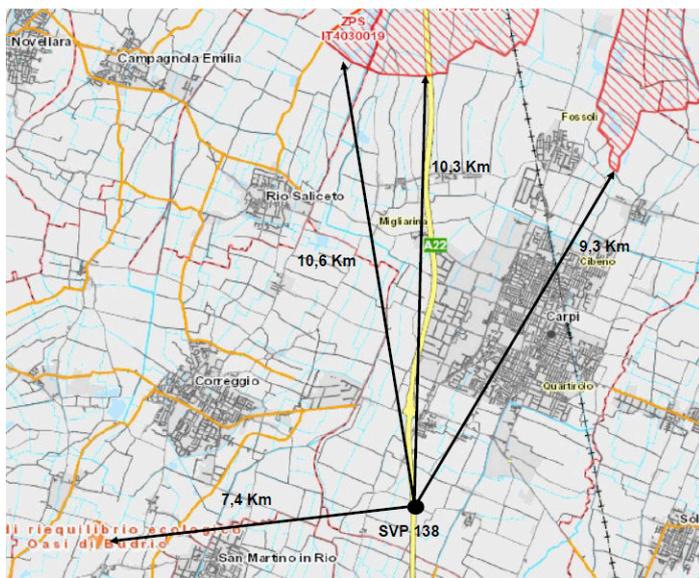


Figura 7: Localizzazione dell'intervento in relazione alle aree protette (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

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”, il proponente riporta che nel raggio di 15 km sono stati accertati alcuni superamenti dei livelli di qualità dell'aria e 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 i beni culturali architettonici o paesaggistici tutelati a livello nazionale (D.Lgs. 42/2004) presenti nel raggio di 15 km sono un complesso con una torre storica a 1,4 km a Sud-Est (località Terrazza Stoffi) ed un edificio a 1,2 km in direzione Nord. Secondo le indicazioni del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), il sovrappasso si trova all'interno di una “Zona di tutela degli elementi della centuriazione” e nelle vicinanze di tracciati identificati come “Viabilità storica” ed “Elementi della centuriazione”. Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, in base alla verifica archeologica preliminare eseguita, il rischio archeologico residuo relativo al sito in esame risulta “medio” solo per gli scavi previsti in progetto per le fondazioni delle spalle del nuovo sovrappasso, mentre è “medio-basso” per le altre aree interessate dagli scavi di progetto.

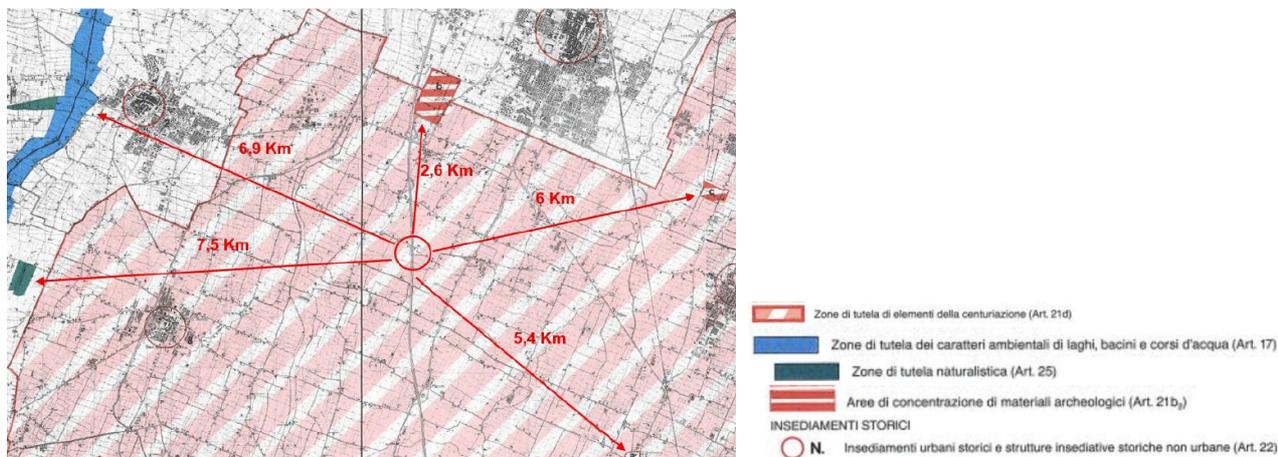


Figura 8: Localizzazione del sovrappasso rispetto a vincoli paesaggistici (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

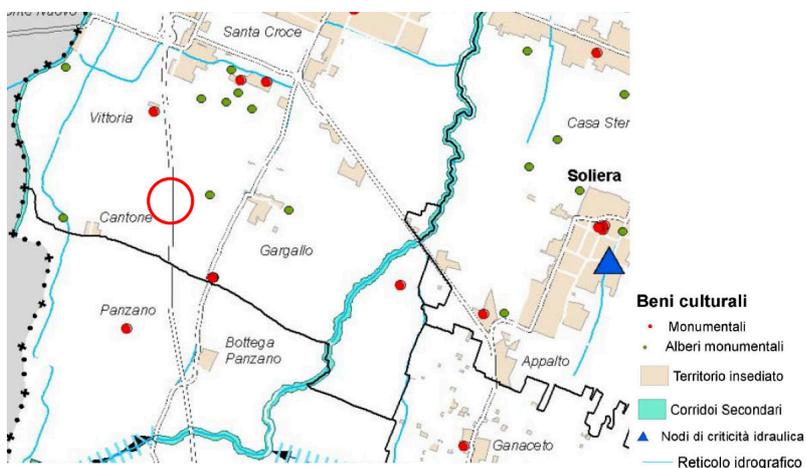


Figura 9: Localizzazione del sovrappasso in riferimento ai beni culturali architettonici o paesaggistici tutelati a livello nazionale (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

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. 134 si inserisce in un contesto agricolo a seminativo semplice e aree verdi associate alla viabilità.

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. 138 non ricade in aree con pericolosità idraulica 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. 138 “Via Beghetto”, al *km 304+460* dell’Autostrada 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)