



Ministero della Transizione Ecologica

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

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Alla Società ANAS S.p.a.
Area compartimentale Veneto
anas.veneto@postacert.stradeanas.it

OGGETTO: [ID 6122] Lavori di realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione a raso al km 13+950 della SS 14 "della Venezia Giulia" (Località Montiron). Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Comunicazione archiviazione istanza.

Con nota prot. 305010 del 17/05/2021, acquisita al prot. MATTM-52855 del 18/05/2021, la Società ANAS S.p.a. Area Gestione Rete Veneto 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 e ss.mm.ii. per il progetto "Lavori di realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione a raso al km 13+950 della SS 14 "della Venezia Giulia" (Località Montiron)", allegando la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017, corredata di elaborati grafici.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, oggetto dell'istanza presentata sono gli interventi di adeguamento dell'intersezione a raso presente al Km 13+950 della S.S. 14 "Della Venezia Giulia", nei pressi dell'incrocio con via Triestina e via San Eliodoro, in località Montiron, nel Comune di Venezia, attualmente priva di impianto semaforico. La soluzione progettuale proposta prevede la realizzazione di una rotatoria a raso, servita da rami di approccio e raccordo alla viabilità esistente, che permetta lo sfalsamento delle manovre di attraversamento nel tempo tra i vari flussi veicolari. La Strada Statale si configura con una sezione C2, mentre via San Eliodoro e via Triestina si configurano come sezioni di tipo F. Secondo quanto indicato dal proponente nell'istanza, a causa dell'elevato traffico veicolare presente lungo la tratta in oggetto della S.S.14, l'immissione in statale dalle vie laterali presenta difficoltà, ed è pericoloso eseguire la manovra di attraversamento e/o di svolta.

ID Utente: 6887

ID Documento: CreSS_05-Set_04-6887_2021-0180

Data stesura: 04/06/2021

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.

Ufficio: CreSS_05-Set_04

Data: 15/06/2021

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. 06-57225070 – 06/57225074 e-mail: CRESS-5@minambiente.it

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

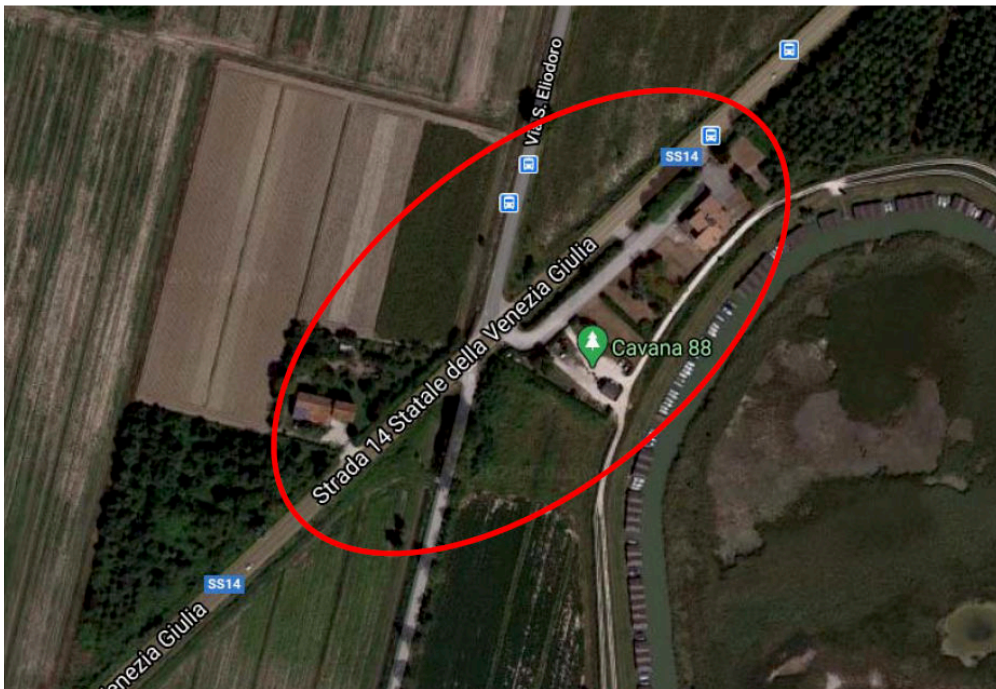


Figura 1: Inquadramento dell'area di intervento (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

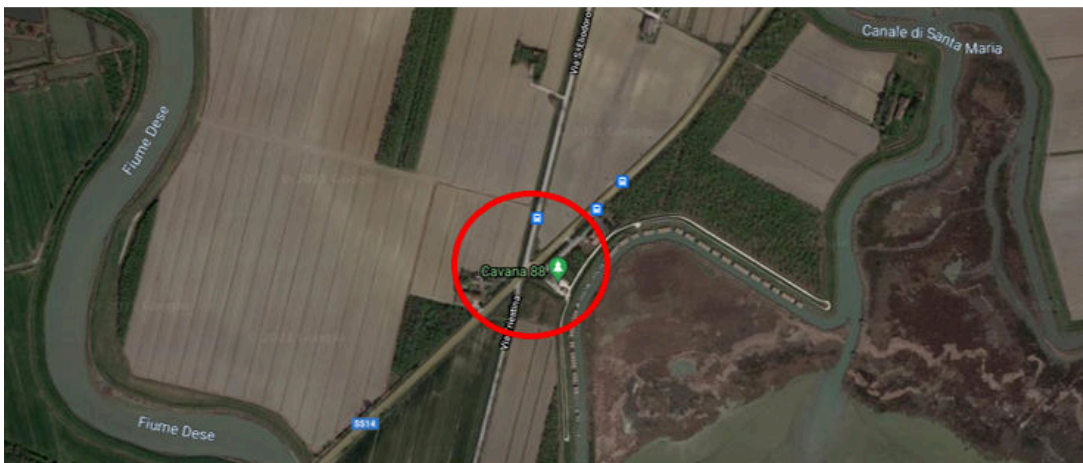


Figura 2: Inquadramento dell'area di intervento da Google Maps con indicazione della Laguna di Venezia

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, finalità della soluzione progettuale è l'incremento del livello di servizio e sicurezza del nodo ed il decongestionamento dei flussi di traffico esistenti. Attraverso lo sfalsamento nel tempo delle manovre di attraversamento tra i diversi flussi veicolari, l'inserimento di una rotatoria porterebbe ad una diminuzione del numero e della gravità degli incidenti, rispetto all'intersezione a raso esistente. Grazie alla riduzione della velocità di marcia dei veicoli che impegnano la viabilità, la realizzazione di una rotatoria permette, inoltre, il decongestionamento dei flussi di traffico esistenti, per la ridotta e più costante velocità e per l'abbattimento degli ingorghi interni all'anello e l'eliminazione delle attese sulle corsie di svolta, con una conseguente riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico nei pressi dell'intersezione.



Figura 3: Planimetria generale di progetto su ortofoto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

L'intervento in valutazione si configura come "adeguamento tecnico" di un'opera esistente appartenente alla tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, "Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale", punto 2) "Progetti di infrastrutture", lettera c) "Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale" e prevede:

- L'adeguamento della carreggiata dei tratti dell'esistente S.S. 14 che precedono e seguono la rotatoria di progetto;
- La realizzazione della rotatoria sulla S.S. 14 nei pressi dell'intersezione con la strada a Nord (Via San Eliodoro, strada provinciale Quarto d'Altino e a sud (via Triestina);
- La realizzazione delle relative opere di sistemazione idraulica e a verde.

Da quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione allegata, la soluzione progettuale prevede che la piattaforma stradale della S.S. 14, strada di categoria C ("strade extraurbane secondarie"), da una larghezza complessiva di 10,00 m (costituita da 2 corsie di marcia, ciascuna larga 3,50 m e da 2 banchine, ognuna larga 1,50 m) passi ad una larghezza di 10,50 m, con corsie di larghezza pari a 3,75 m ciascuna e banchine di larghezza pari a 1,50 m ciascuna.

Con riferimento alle altre viabilità che si innestano nella rotatoria, Via Triestina e Via San Eliodoro, si rappresenta preliminarmente che gli interventi non sono descritti chiaramente, né nella Lista di controllo, né negli allegati.

Per la piattaforma stradale di via Triestina (tipologia F2 "strada locale extraurbana"), strada a 2 corsie di marcia, di larghezza pari a 3,00 m, e 2 banchine, ciascuna di larghezza pari a 0,50 m, con larghezza complessiva di 7,00 m, dall'esame della documentazione progettuale sembrerebbe che nel tratto di raccordo con la rotatoria di progetto, l'adeguamento della piattaforma prevede una larghezza complessiva di 6,50 m, con due corsie, ciascuna di larghezza pari a 2,75 m, e due banchine di larghezza ciascuna pari a 0,50 m.

In merito alla viabilità di raccordo con via San Eliodoro, con piattaforma stradale di larghezza complessiva pari a 9,00 m, con 2 corsie di larghezza ciascuna pari a 3,25 m e 2 banchine, ognuna larga 1,00 m, gli interventi prevedono l'adeguamento della piattaforma stradale fino ad una larghezza complessiva pari a 8,50 m, con corsie di larghezza pari a 3,25 m e banchine da 1,00 m.

Secondo quanto sopra riportato, dall'esame della Lista di controllo e della documentazione ad essa allegata, gli elementi rappresentati risultano carenti, non essendo riportata l'estensione degli interventi di adeguamento delle piattaforme stradali sopra descritti, ovvero non sono indicate le progressive chilometriche in corrispondenza delle quali iniziano gli interventi di progetto.

Con riferimento alla localizzazione del progetto, si rappresenta, inoltre, che gli interventi di adeguamento sono localizzati interamente all'interno di un'area ZPS, la quale, però, non viene identificata né con il nome né con il codice.



Figura 4: Localizzazione dell'intervento in relazione all'area ZPS (Fonte: Lista di controllo)

Per quanto sopra esposto, in considerazione della carenza delle informazioni rese in merito alla soluzione progettuale proposta, con riferimento agli aspetti ambientali si rappresenta che non è consentito a questo Dicastero la formazione di una posizione in ordine alla valutazione dell'assenza di potenziali impatti significativi e negativi.

Con la presente, si comunica pertanto a codesta Società proponente che il procedimento di valutazione preliminare di cui alla richiamata istanza del 17/05/2021 è da ritenersi archiviato.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)