

AVVISO AL PUBBLICO



PRESENTAZIONE DELL'ISTANZA PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

La Società Autostrade per l'Italia S.p.A. con sede legale in Roma, Via A. Bergamini N° 50 comunica di aver presentato in data 02/10/2023 al Ministero della transizione ecologica

ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. 152/2006, istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto

SVINCOLO DI PEGLI ADEGUAMENTO VIABILITA' DI COLLEGAMENTO CON S.S.1

compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto 2 Progetti di infrastrutture, lettera h), denominata "“modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi”, di nuova realizzazione

La tipologia di procedura autorizzativa necessaria ai fini della realizzazione del progetto è la valutazione di impatto ambientale e l'Autorità competente al rilascio è il Ministero dell'ambiente e della Sicurezza Energetica;

Il progetto è localizzato nella regione Liguria, Città Metropolitana di Genova, Comune di Genova.

Il Progetto del nuovo collegamento diretto dello svincolo di Pegli dell'autostrada A10 con la S.S.1 Aurelia si sviluppa interamente all'interno del Comune di Genova, nel quartiere di Genova Pegli. L'area di intervento interessa un'area attualmente occupata da campi da tennis e dai giardini John Lennon in via dei Reggio, per poi attraversare un'area attualmente occupata da attività industriali e commerciali e la linea ferroviaria Genova -Ventimiglia mediante la realizzazione di un sottovia che si ricollegherà con la SS1 Aurelia per mezzo di una rotatoria. Tale collegamento sarà realizzato attraverso una rampa che sottopassando l'area "Carmagnani" affiancherà l'attuale Via Simone de Pacoret De Saint Bon per attestarsi sull'intersezione esistente adeguata con una rotatoria di nuova realizzazione. L'obiettivo dell'intervento è il miglioramento dell'esistente collegamento viario che risulta, per caratteristiche geometriche, penalizzante nei confronti del traffico pesante. La nuova infrastruttura si compone dei seguenti tratti, con la seguente sequenza partendo da nord e procedendo verso sud:

- un primo tratto di raccordo tra la rampa di accesso al casello autostradale e la nuova viabilità, compreso tra le progressive -0+064 e 0+040 (Tratto A);
- un secondo tratto compreso tra la progressiva 0+040 e 0+080, ottenuto mediante sezione in trincea delimitata da due scapate laterali con inclinazione 7 su 4 (Tratto B);
- un terzo tratto compreso tra la progressiva 0+080 e 0+091.48, in cui la piattaforma è in trincea compresa da opere di sostegno in conglomerato cementizio armato (Tratto C);
- un primo tratto di galleria artificiale, realizzato mediante metodo "Milano", compreso tra le progressive 0+091.48 0+180 (Tratto D);
- un secondo tratto di galleria artificiale, compreso tra le progressive 0+180 e 0+200, in cui l'infrastruttura sotto attraversa sia la viabilità di accesso al casello autostradale, sia il percorso pedonale denominato "Via Antica Romana di Pegli" (Tratto E);

- un terzo tratto di galleria artificiale, ricadente all'interno dell'area "Carmagnani", compreso tra le progressive 0+200 e 0+310.75 (Tratto F);
- un tratto di sottovia ferroviario, realizzato con scatolare in conglomerato cementizio messo in opera mediante spinta, compreso tra le progressive 0+310.75 e 0+345.69 (Tratto G);
- un ultimo tratto in trincea compreso tra un muro in conglomerato cementizio armato (ciglio destro) e scarpata inclinata 7 su 4 (ciglio sinistro) (Tratto H);

la rotatoria e i rami di collegamento con la viabilità esistente di SS1 e via Pacoret de Saint Bon (Tratto I).

I potenziali impatti dell'opera **in fase di costruzione** possano essere ritenuti lievi in considerazione della reversibilità degli stessi e della previsione del ripristino o riqualifica dello stato dei luoghi a fine lavori. Le principali problematiche riscontrabili sono legate a potenziali contaminazioni delle matrici suolo e acque, legate all'esecuzione delle lavorazioni e al verificarsi di sversamenti accidentali, anche in considerazione della soggiacenza relativamente superficiale della falda. L'interazione con la falda verrà gestita mediante la creazione preventiva di barriere fisiche. In particolare in tutti i casi di sezioni scavo con presenza di falda ed assenza di substrato roccioso sotto la quota di intradosso del solettone di fondo, si dovrà provvedere alla realizzazione di un tappo di fondo mediante l'uso di iniezioni o jet grouting. Considerata la permeabilità variabile dei substrati interessati (da media a bassa) ulteriori accorgimenti di carattere ambientale dovranno essere messi in atto in fase di cantiere per evitare contaminazione della falda durante l'esecuzione delle attività, con particolare riferimento al verificarsi di eventi accidentali.

Per quanto riguarda la stima delle polveri e degli inquinanti atmosferici in fase di costruzione sebbene le attività di cantiere saranno eseguite in area urbana con la presenza di ricettori antropici si evidenzia che l'impatto legato alle attività di cantiere sarà reversibile e limitato alla durata dei lavori, oltre che limitato nelle immediate vicinanze delle aree di lavoro e di transito dei mezzi. A livello acustico invece i risultati della simulazione evidenziano alcuni lievi superamenti del limite di immissione per alcuni ricettori più prossimi all'area di cantiere sita nei Giardini John Lennon. Si sottolinea che i lievi esuberi si verificano nel periodo diurno, anche in funzione del rumore residuo considerato (59,9 dBA), di fatto già prossimo e in alcuni casi anche superiore al limite di rumore applicabile.

In fase di esercizio i potenziali impatti sono legati invece alla circolazione del traffico lungo l'infrastruttura e riguardano l'emissione di inquinanti atmosferici e rumore. Allo scopo di valutare l'impatto delle opere a progetto sulla qualità dell'aria nell'area di indagine, è stata eseguita una simulazione modellistica nello scenario Progettuale al 2030 che tiene conto della nuova viabilità; i risultati ottenuti dalla simulazione di dispersione degli inquinanti CO, NOx PM10 e SO2 si collocano al di sotto dei limiti normativi (D. Lgs 155/2010) ad oggi in vigore. Una modellazione è stata svolta anche con riferimento al rumore e allo Scenario Post Operam di progetto, il quale evidenzia un sostanziale allineamento allo Scenario Attuale per gli edifici posti in diretto affaccio all'Autostrada A10, con un esiguo numero di esuberi del limite di riferimento notturno (n°2 edifici – n°9 piani). Si evidenzia tuttavia che l'esubero dei limiti non può essere imputato al nuovo progetto in esame, ma al normale transito autostradale. Infine, si evidenzia che il progetto in esame consentirà di trasferire tutto il flusso veicolare in entrata ed uscita dallo svincolo da Via del Reggio e via Pacoret direttamente sulla SS1. Per tale motivazione si considera realistico ipotizzare un significativo miglioramento del clima acustico per tutti i ricettori in affaccio alle due strade locali sopra citate

La documentazione è disponibile per la pubblica consultazione sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA <https://va.mite.gov.it/> del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Ai sensi dell'art.24 comma 3 del D.Lgs.152/2006 entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandoli al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali, via C.Colombo 44, 00147 Roma.

L'invio delle osservazioni può essere effettuato attraverso l'applicativo web per la presentazione on-line delle osservazioni per le Procedure di VAS, VIA e AIA, accessibile dal Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni ambientali al link <https://va.mite.gov.it/it-IT/ps/Procedure/InvioOsservazioni> e anche mediante posta elettronica certificata al seguente indirizzo: va@pec.mite.gov.it .

Il dichiarante

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)¹

¹ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.