



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID 9889]: Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. S.S. n. 434 "Transpolesana" Lavori di adeguamento funzionale degli svincoli e delle corsie di accelerazione/decelerazione dal km 2+500 al km 82+870 - I stralcio Svincolo Cà degli Oppi. Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

La Società ANAS S.p.a. con nota del 03/04/2023, acquisita al prot. MASE-93368 del 08/06/2023, successivamente perfezionata in data 04/08/2023, con nota acquisita al prot. MASE-129138 di pari data, ha presentato istanza 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 i “*Lavori di adeguamento funzionale degli svincoli e delle corsie di accelerazione/decelerazione dal km 2+500 al km 82+870 - I stralcio Svincolo Cà degli Oppi*”, localizzati lungo la strada statale n. 434 “Transpolesana”, nella frazione di Ca’ degli Oppi, in Comune di Oppeano (VR). La viabilità oggetto di intervento rappresenta un sistema infrastrutturale di collegamento fra la strada statale n. 434 in direzione Verona (nord) e la S.P. 21 “di Villafontana” a servizio del centro urbano di Ca’ degli Oppi.

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”, allegando gli elaborati grafici di cui al punto “10. Allegati della Lista di Controllo”.



Figura 1: Inquadramento dell’intervento in area vasta (Fonte: Lista di controllo)

L'attuale svincolo collocato a nord della S.S. n. 434, in direzione Verona, è realizzato con una bretella bidirezionale con geometria stradale pericolosa per molteplici aspetti: è presente una corsia di uscita (decelerazione) con curva a destra stretta, in uscita dalla S.S. 434, in sommità di un dosso, seguita da una corsia di immissione (accelerazione), all'interno di una curva della strada statale corta e priva di adeguata visibilità. La presenza dell'edificio cimiteriale a nord dello svincolo costituisce limite allo sviluppo dell'intersezione e delle corsie specializzate relative, ulteriormente costrette in spazi angusti dalla S.P. n. 21, che attraversa in sottopassaggio la "Transpolesana" in corrispondenza dell'attuale corsia di uscita dalla Statale.



Figura 2: Inquadramento di dettaglio dell'area – Stato attuale, ortofoto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)



Figura 3: Corografia degli interventi (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

L'intervento in progetto prevede la realizzazione di un nuovo svincolo di ingresso e di uscita dalla S.S. 434 "Transpolesana", nella carreggiata in direzione Verona, in sostituzione della configurazione attualmente presente, che verrà demolita, oltre all'adeguamento delle corsie specializzate realizzate in affiancamento alla strada statale.

Gli interventi in valutazione si configurano come “modifica” di un progetto appartenente alla tipologia di opere di cui all’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 allegato.*

Secondo quanto riportato dal proponente, finalità degli interventi in valutazione è la messa in sicurezza dello svincolo Cà degli Oppi lungo la strada statale n. 434, considerando sia gli aspetti funzionali sia i vincoli di varia natura presenti nel sito, con conseguente riduzione del livello di inquinamento atmosferico ed acustico.

Analisi e valutazioni

Nella situazione attuale, lo svincolo a servizio della carreggiata nord della S.S. n. 434, in direzione Verona, è costituito da una bretella bidirezionale con una geometria stradale pericolosa per molteplici aspetti: è presente una corsia di uscita (decelerazione) con curva a destra stretta, in uscita dalla S.S. 434, in sommità di un dosso, seguita da una corsia di immissione (accelerazione), all’interno di una curva della statale, corta e priva di adeguata visibilità. La presenza dell’edificio cimiteriale a nord dello svincolo costituisce un limite allo sviluppo dell’intersezione e delle corsie specializzate relative, peraltro ulteriormente costrette in spazi angusti dalla S.P. n. 21, che attraversa in sottopassaggio la “Transpolesana” in corrispondenza dell’attuale corsia di uscita dalla Statale.

Le viabilità interessate dall’intervento sono la S.S. n. 434 Rovigo - Verona (semicarreggiata nord, direzione Verona), la S.P. 21 “di Villafontana” (Via Cadalora) e Via degli Oppi (strada di accesso al cimitero (località Fornello).

Nell’ambito di intervento, la S.S. n. 434 sovrappassa la S.P. n. 21, con ampia curva planimetrica a destra. L’intersezione avviene in quota; il ciglio della semicarreggiata nord è sopraelevato di circa 6,50 m rispetto al piano della strada provinciale. La livelletta della statale subisce un innalzamento di circa 6,50 m nei 480 metri che precedono e seguono l’intersezione attuale a livelli sfalsati.

La strada statale si connette con la strada provinciale tramite una corsia di diversione con lunghezza minore di 65 metri, ubicata in corrispondenza del sovrappasso della provinciale, con una larghezza della sezione pari a 10,90 m, senza banchina. Superato il citato sottopasso, la pista di decelerazione curva bruscamente a destra e imbocca il rilevato, con carreggiata a doppia corsia bidirezionale a scendere verso l’innesto sulla S.P. 21 antistante il cimitero.

Nei pressi del cimitero è presente una rotatoria a 4 rami, di recente realizzazione, costituiti dall’attuale bretella di svincolo, da due bracci della S.P. n. 21 (lato sud, verso Ca’ degli Oppi, e lato nord, verso Oppeano) e da Via degli Oppi. La rotatoria ha un diametro esterno di 40 m, il diametro dell’isola centrale è di 19,80 m. I 4 rami sono dotati di corsia di entrata ed uscita singole e di isola di traffico rialzata in asse.

Secondo quanto riportato dal proponente nella documentazione di chiarimento, i due “baffi” dell’attuale svincolo sono di sviluppo limitato e si collocano in una posizione in cui lo sviluppo planimetrico e altimetrico della S.S. n. 434 toglie visibilità e sicurezza alla manovra.

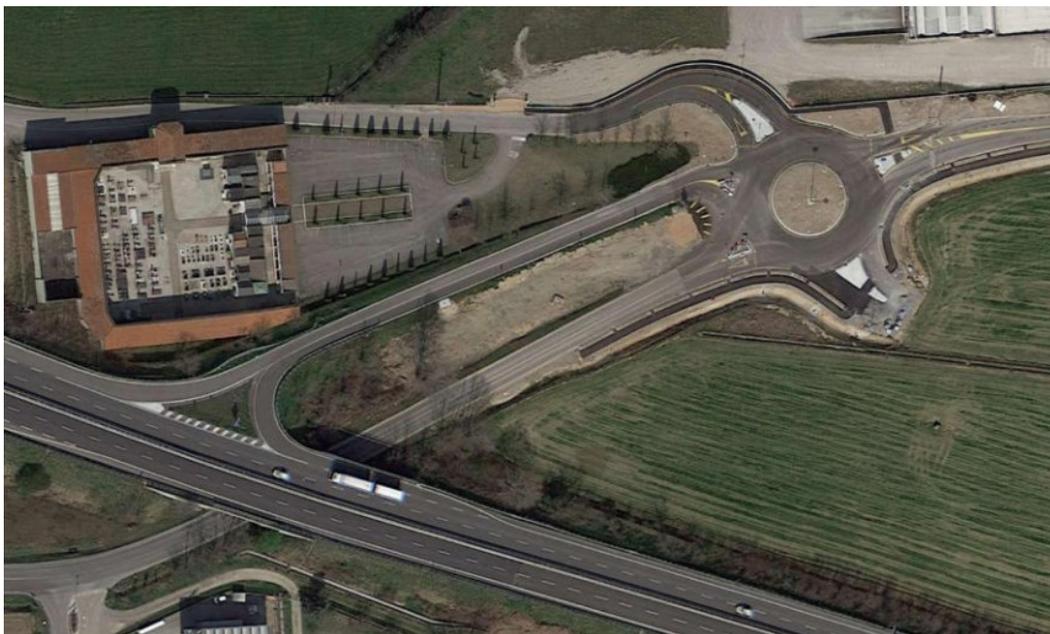


Figura 4: Inquadramento di dettaglio dell'area – Stato attuale, ortofoto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Gli interventi di progetto prevedono lo spostamento dello svincolo, ubicandolo nell'area agricola ad est della S.P. n. 21, in posizione opposta al cimitero di Ca' degli Oppi.

La rotatoria esistente consentirà l'aggancio a tale strada da parte del nuovo svincolo. La corsia di uscita dalla S.S. n. 434 viene arretrata rispetto all'attuale di circa 355 metri e allungata (tra tratto di raccordo e decelerazione ci sono 195 metri). La corsia di entrata viene arretrata (per oltre 270 metri, terminando prima del sovrappasso della S.P. n. 21) e allungata (245 metri sono costituiti da un tratto di accelerazione e successivo rettilineo e raccordo finale). Non è previsto l'innesto diretto di accessi privati in rotatoria o in prossimità della rotatoria.

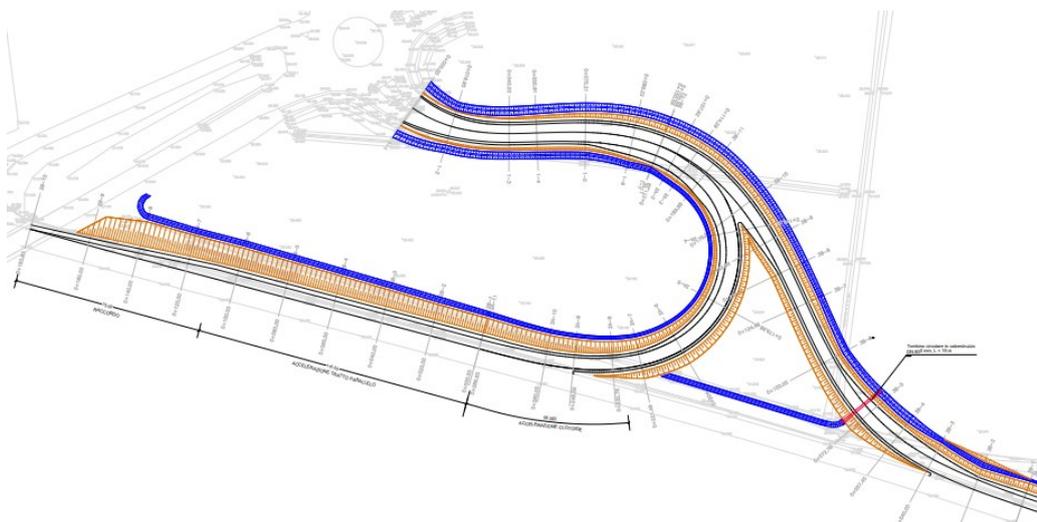


Figura 5: Planimetria di progetto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Gli interventi prevedono la realizzazione di due rampe dirette di ingresso e di uscita nella carreggiata in direzione Verona, oltre alle corsie specializzate realizzate in affiancamento alla S.S. 434 "Transpolesana". Nella documentazione di chiarimento, il proponente ha schematizzato il

tracciato dello svincolo tramite 3 tracciati, di cui 2 suddivisi a loro volta in altri due sottotracciati: Tracciato 1: rampa bidirezionale di collegamento rampe con la rotatoria; tracciato 2: rampa monodirezionale (TR 2A) e corsia di immissione in carreggiata S.S. 434 direzione Verona (TR 2B); tracciato 3: corsia di diversione da carreggiata direzione Verona (TR 3A) e rampa unidirezionale (TR 3B).

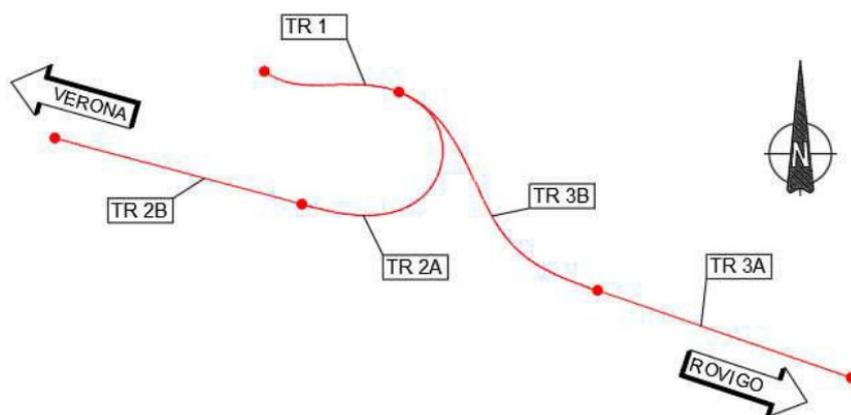


Figura 6: Layout dell'intervento (Fonte: Documentazione di chiarimento)

Con riferimento alle corsie specializzate, il progetto prevede la realizzazione di:

- una corsia di uscita/diversione di lunghezza complessiva pari a 194,78 m, strutturata in un tronco di manovra di 90 m, ed un tronco di decelerazione di 149,78 m, con inizio in corrispondenza della metà del tratto iniziale di raccordo; la corsia è parallela all'asse principale (TR 3A);
- una corsia di immissione/entrata di lunghezza complessiva pari a 241,58 m, strutturata in un tronco di accelerazione di 166,58 m e un tronco di raccordo di 75 m (TR 2B).

L'allargamento laterale della S.S. n. 434 per ricavare le corsie di immissione/diversione viene realizzato con ammorsamento laterale nel rilevato esistente.

Il progetto prevede, inoltre, la demolizione del corpo stradale delle rampe di svincolo esistenti e la sistemazione morfologica del sedime con idrosemina dello stesso mediante essenze spontanee e piantumazione di essenze arboree e arbustive autoctone e coerenti con la vegetazione presente nelle aree limitrofe.

Le opere ricadono in fascia di rispetto stradale della S.S. n. 434 e nella zona territoriale omogenea classificata "zona agricola" e prevedono lo scotico e la bonifica del terreno vegetale fino ad una profondità di circa 80 cm; il materiale vegetale sarà riutilizzato per l'inerbimento delle scarpate dei rilevati. I rilevati stradali saranno realizzati con materiali provenienti da cava o con materiali denominati M.P.S. (materie prime secondarie), provenienti da impianti di recupero certificati, al fine di preservare il più possibile le fonti non rinnovabili presenti sul territorio.

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, l'area interessata dagli interventi è già antropizzata (viabilità locale, area cimiteriale e aree agricole); le previsioni degli strumenti urbanistici indicano che l'area è destinata all'adeguamento dello svincolo esistente.

Secondo quanto riportato nella documentazione di chiarimento, nella zona interessata dagli interventi sono presenti manufatti, scoli e canalizzazioni di competenza del Consorzio irriguo, che

non verranno interferiti dalle opere. Il proponente riporta, inoltre, che è prevista la realizzazione di manufatti per risolvere interferenze con le opere minori, in accordo alle disposizioni del competente Consorzio.

Nella documentazione di chiarimento, il proponente trasmette la planimetria della sistemazione ambientale dello svincolo dismesso, di seguito riportata.



Figura 7: Planimetria della sistemazione ambientale dello svincolo dismesso (Fonte: Documentazione di chiarimento)

Secondo quanto indicato nella documentazione di chiarimento, è previsto il riutilizzo del materiale inerte proveniente dalla dismissione del rilevato della bretella attuale, con scorporo del corrispondente volume dal complessivo dei materiali necessari. L'ubicazione delle cave e discariche per la realizzazione degli interventi, verrà concordata, se e dove necessario, con l'Impresa esecutrice dei lavori. Il proponente prevede, per i materiali provenienti da scavi o sterri il possibile reimpiego nel corso delle lavorazioni e secondo le modalità precisate dell'Ente appaltante.

Secondo quanto indicato dal proponente, la durata complessiva dell'intervento, dall'approvazione del progetto definitivo fino al collaudo ed alla consegna delle opere, è stimata in 250 giorni naturali consecutivi, che tengono conto della prevedibile incidenza di un andamento stagionale sfavorevole.

Durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate, con particolare riferimento alle componenti rumore, atmosfera, ambiente idrico e suolo.

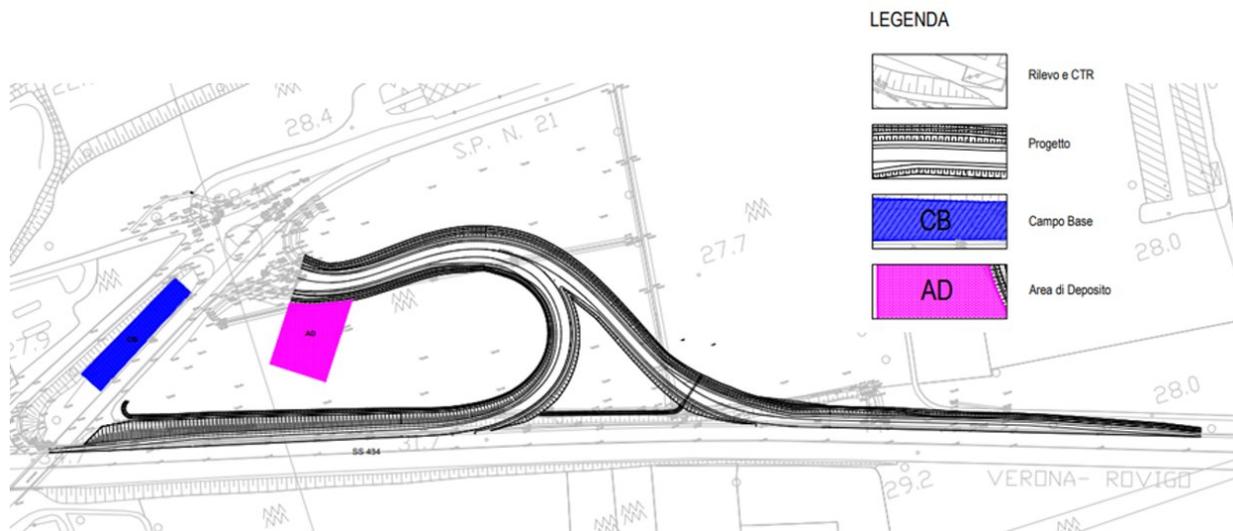


Figura 8: Layout di cantiere (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, le lavorazioni principali sono costituite: dai movimenti di materia per l'allargamento dei rilevati esistenti e per la realizzazione di quelli nuovi; dalla realizzazione di pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso: le lavorazioni sono completate, quindi, dalla realizzazione di opere minori per il drenaggio delle acque di piattaforma; dalla realizzazione di impianto di illuminazione stradale, dalla posa in opera di barriere stradali di sicurezza, dall'impianto di segnaletica orizzontale e verticale e da lavori vari di finitura e completamento.

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, il progetto comporta lo scavo di bonifica del terreno d'imposta dei rilevati che laddove non riutilizzabili dovranno essere conferiti in discariche autorizzate. La gestione dei materiali provenienti dalle lavorazioni verrà condotta secondo prescrizioni di legge per lo smaltimento o il riciclaggio degli stessi. Le terre e rocce da scavo saranno riutilizzate in cantiere e/o avviate al ciclo di smaltimento.

Con riferimento a "Zone umide, zone 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 il fiume Adige con le relative zone riparie si trova ad una distanza maggiore di 10 km dall'area di intervento.

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 dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che la zona degli interventi non ricade neppure parzialmente nelle aree sopra indicate.

Con riferimento a "Zone di importanza paesaggistica storica, culturale o archeologica" 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 l'area interessata dagli interventi non ricade né è limitrofa alle zone sopra indicate.

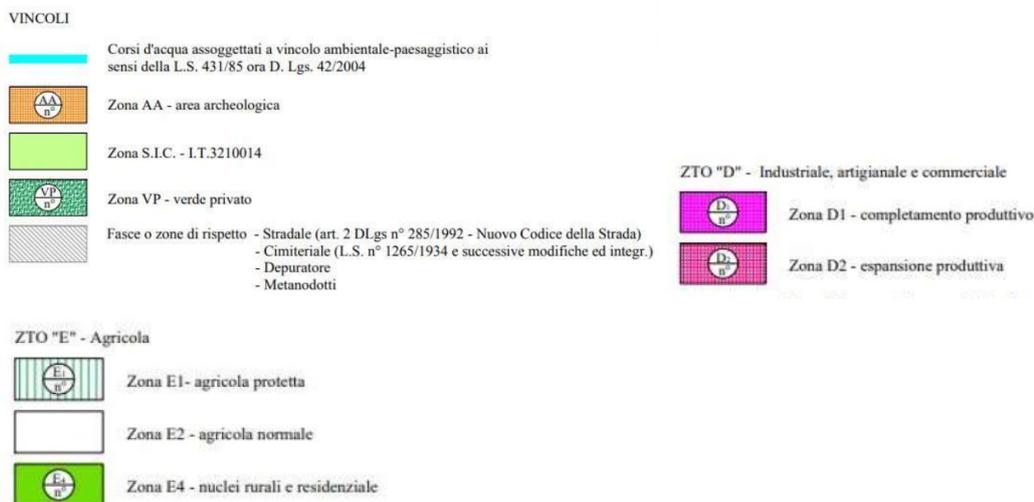
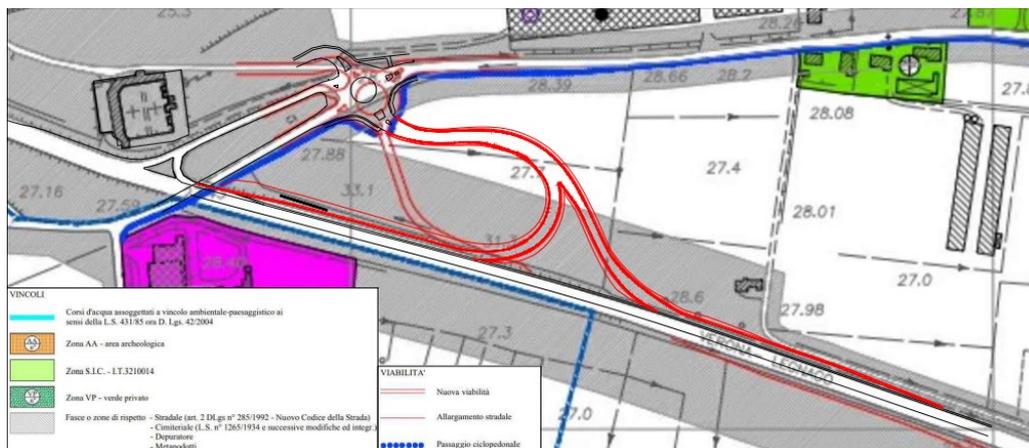


Figura 9: Estratto del PRG con indicazione dei principali vincoli (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

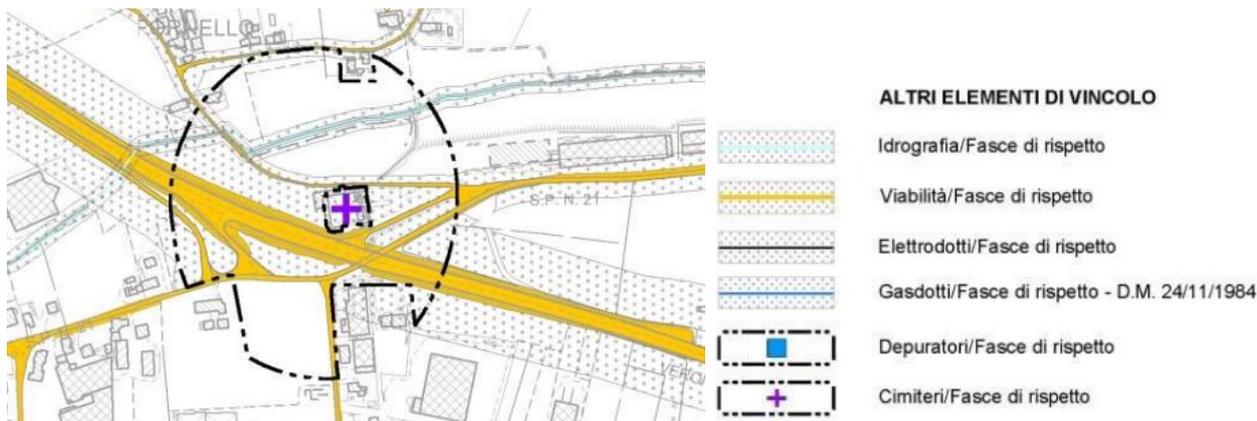


Figura 10: Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale con indicazione dei vincoli presenti nell'area di intervento (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) ed 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 le opere in progetto non interferiscono con le aree soggette a Vincolo idrogeologico.

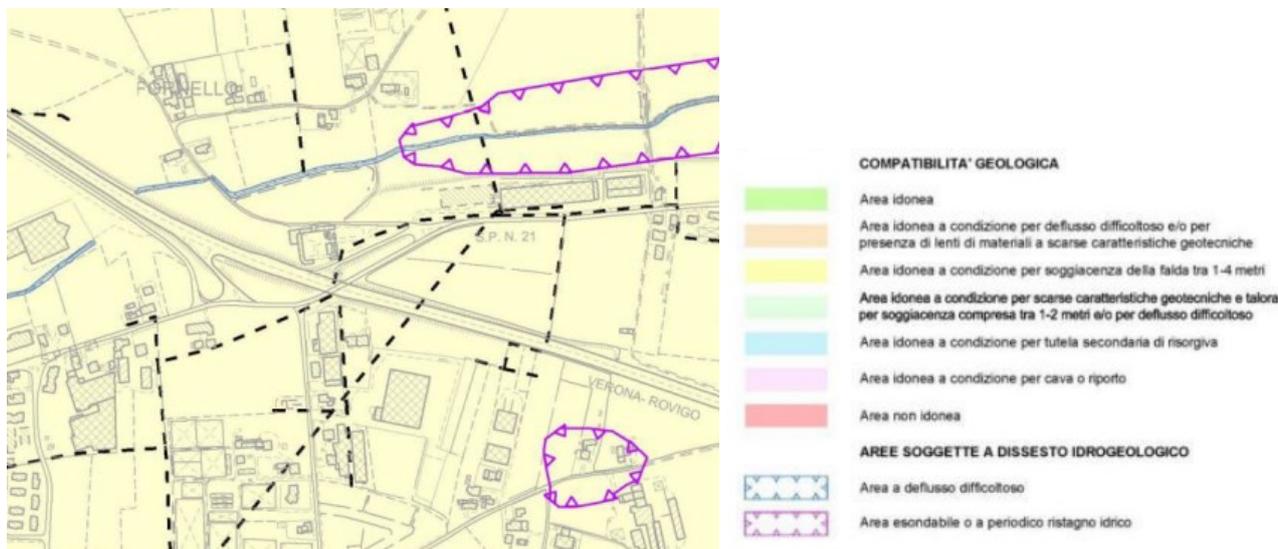


Figura 11: Localizzazione degli interventi in relazione con le aree soggette a vincolo idrogeologico (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” ed 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 gli interventi non interferiscono le aree a rischio individuate nel PAI e nel PGRA la cui presenza si ravvisa all’interno del raggio dei 15 km.

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’area interessata dagli interventi ricade in Zona sismica 3.

Con riferimento alle “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” 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 le opere interessano la fascia di rispetto stradale e cimiteriale. Non si ravvisano interferenze significative se non quella con canalette, caditoie per lo scolo delle acque meteoriche.

Conclusioni

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerato la finalità principale degli interventi di adeguamento funzionale dello svincolo e delle corsie di accelerazione/decelerazione dello svincolo a servizio della carreggiata nord della S.S. n.434 “Transpolesana”, in direzione Verona, nella frazione di Ca’ degli Oppi, di messa in sicurezza dello svincolo, con diminuzione dell’incidentalità e riduzione del livello di inquinamento atmosferico ed acustico, considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere 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 dell’intervento proposto. Con riferimento al consumo di suolo dovuto alla realizzazione del nuovo svincolo, dovrà applicarsi quanto previsto in progetto ovvero la sistemazione a verde delle aree che si renderanno libere con la demolizione dello svincolo esistente.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone che la soluzione 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 Responsabile del procedimento
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

