



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

Oggetto: **[ID: 10496] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006. “Intersezione a rotatoria tra la S.S. 309 “Romea” al km 100+200 e la S.R. 105”. Nota tecnica.**

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. n. CDG.ST VE AGRVE.765111 del 3/10/2023, acquisita al prot. MASE-171782 del 25/10/2023, la Società ANAS S.p.A. – Struttura Territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia 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 per la realizzazione della “Intersezione a rotatoria tra la S.S. 309 “Romea” al km 100+200 e la S.R. 105”.

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 Allegati grafici indicati nella Lista di Controllo”.

L’intervento, che si configura come adeguamento tecnico, riguarda la realizzazione di una nuova rotatoria posizionata in corrispondenza della intersezione a raso esistente lungo la SS 309 “Romea” alla intersezione con la SR 105, con lo scopo di rendere più sicuro il tratto indicato della strada statale, nel Comune di Codevigo in Provincia di Padova, Veneto.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova rotatoria convenzionale di diametro esterno 48 m con 5 rami afferenti, posizionata in corrispondenza della intersezione a raso esistente lungo la SS 309 “Romea” al km 100+200 della SR105.

Il progetto prevede inoltre una rimodulazione plano-altimetrica di tutti i rami delle strade esistenti. Inoltre, sarà realizzata una variante stradale della rampa che si innesta poi sullo svincolo esistente in direzione della Autostrada per Padova. Nella rotatoria afferrirà anche una nuova strada locale di accesso, presente a nord-est del progetto.

Analisi e valutazioni

L’intervento oggetto della istanza comprende la sostituzione dell’attuale intersezione a raso, lungo la SS 309 “Romea” alla intersezione con la SR 105, comprendente anche una corsia di decelerazione ed una corsia accelerazione (Fig. 1). Il proponente riferisce che la realizzazione di una

rotatoria migliorerà nel complesso sia la viabilità, sia l'inserimento e l'interconnessione con la viabilità esistente; inoltre ne garantirà una maggiore sicurezza stradale.



Fig. 1 – Inquadramento dell'area di intervento (Fonte: Lista di Controllo)

Come indicato in premessa, la nuova rotatoria in progetto avrà un diametro esterno di 48 m e 5 rami afferenti che raccorderanno la SS 309 "Romea" alla SR 105 e alla viabilità locale.

Gli interventi previsti sulle strade esistenti saranno i seguenti (Fig. 2):

- Ramo 1: Strada SR105. Il tratto in variante piano altimetrica sarà di circa 80 m di lunghezza. Comprenderà una parte di raccordo con la strada esistente (rifacimento pavimentazione). La larghezza della carreggiata stradale verrà mantenuta mentre viene demolita la rampa di innesto in direzione sud SS 309.
- Ramo 2 e Ramo 4: Strada SS 309 Romea parte a sud e parte nord rispetto alla nuova rotatoria. In particolare, su entrambi i rami verranno demolite le precedenti aree di pavimentazione stradale occupati da uscite ed immissioni e ripristinati a verde sia la corsia di accelerazione (ramo 2) che quella di decelerazione (ramo 4). Anche per questi rami si avrà un raccordo tra strada nuova ed esistente (rifacimento parziale della pavimentazione). I due rami (nord e sud) afferiscono alla rotatoria con 2 bracci di ingresso a 2 corsie ciascuno per una larghezza di 6 m per facilitare ed accelerare lo smaltimento del traffico e ridurre in questo modo i tempi di attesa per l'ingresso in rotatoria.

- Ramo 3: nuova realizzazione della strada di collegamento tra la strada comunale di accesso a nord est della nuova rotatoria. Essendo una strada a scarsa percorrenza e velocità molto bassa, la piattaforma stradale sarà realizzata con 2 corsie da 2,50 m ciascuna e 2 banchine da 0.25 m. Sarà previsto, inoltre, l'accesso all'unità abitativa limitrofa alla strada.
- Ramo 5: rampa monodirezionale di svincolo in direzione SS 516. Verrà demolita la rampa di accelerazione adiacente alla SS 309 in direzione nord e verrà ricostruita una rampa monodirezionale, che avrà inizio in corrispondenza della rotatoria e si riconetterà alla rampa esistente in corrispondenza della cuspidè dello svincolo presente a nord della SS 309. La variante avrà una lunghezza di circa 295 m ed occuperà parte dei terreni agricoli presenti a nord della strada Romea. In corrispondenza della progressiva 134,40 m è prevista la realizzazione un tombino di diametro 1000 finalizzato al mantenimento della continuità del reticolo irriguo locale interferito dalla viabilità.



Fig. 2 –Planimetria dell'intervento su ortofoto (Fonte: Allegato alla Lista di Controllo "Relazione Generale")

Come riferito dal Proponente nella *Relazione Generale* allegata alla *Lista di controllo*, la conformazione geometrica della attuale intersezione, pur presentando corsie di accumulo per le manovre di svolta a sinistra e quindi di scambio dei flussi, non permette un livello di sicurezza adeguato alla confluenza della SR 105 sulla SS 309 Romea. In particolare, i movimenti di traffico lungo la SS 309 sono molto veloci in generale e spesso le corsie di accumulo per la svolta non sono sufficienti a garantire i flussi in arrivo sulla SR 105. Tanto è vero che la maggior parte degli incidenti avviene proprio per effetto di passaggi “troppo veloci” che influenzano di fatto tutti i movimenti di traffico interessati. La presenza poi, subito a Nord, della confluenza dell’uscita a destra verso la Autostrada Milano - Padova costituisce un punto critico in quanto per chi proviene dalla SR 105, e svolta a sinistra verso Nord e deve utilizzare la rampa autostradale, deve necessariamente scambiare con tutto il traffico orientato Sud-Nord lungo la SS 309; trattasi di manovra di fatto intersecante altri flussi e risulta abbastanza difficoltosa anche in considerazione della posizione della corsia ausiliaria presente. E’ evidente che anche tutti gli altri movimenti di svolta risultano penalizzati sia in termini di livello di servizio che di sicurezza. Il tutto è aggravato oltre che dalla importanza dei flussi, in generale, anche dalla presenza rilevante della componente di traffico di veicoli commerciali pesanti, che creano ulteriori problematiche legate proprio alla iscrizione di tali veicoli durante le manovre di svolta nel contesto infrastrutturale esistente.

Il Proponente riferisce che accanto al ripetersi di eventi accidentali fra i veicoli che utilizzano l’intersezione stradale, una testimonianza del basso livello di sicurezza dell’attuale configurazione è costituito anche dalla presenza di accessi a raso diretti, troppo ravvicinati al nodo viario. I flussi di traffico attualmente concorrenti nel nodo sono abbastanza rilevanti e sono stimati in poco meno di 1000 veicoli equivalenti/ora, sia nell’ora di punta del mattino che alla sera. Tali flussi, considerando quanto sopra detto, non possono più essere serviti garantendo la necessaria sicurezza e la auspicabile qualità nel comfort di marcia da una intersezione a T classica, sebbene dotata di corsie di accumulo ed entrata per le svolte a sinistra.

La scelta progettuale effettuata, di inserire una rotatoria di opportuno diametro consentirà di risolvere i conflitti sul nodo stradale, comportando anche una significativa moderazione della velocità lungo la Romea che, agevola le manovre di svolta di tutti i flussi e protegge eventualmente l’utenza debole rappresentata da pedoni.

Le immagini seguenti, Fig. 3, inserite nella Relazione generale e tecnica allegata alla *Lista di controllo*, mostrano lo stato attuale della intersezione con la presenza della corsia di accumulo per la svolta verso la SR 105 e lo Stop per il traffico proveniente dalla SR105 stessa



Fig. 3 – Riprese fotografiche dello stato attuale dello svincolo (Fonte: Allegato alla Lista di controllo Relazione generale e tecnica)

Le aree di cantiere verranno organizzate in prossimità dell'area di progetto, delimitate dai rami stradali 4 e 5

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo “Iter autorizzativo del progetto proposto” il Proponente indica che per la realizzazione delle opere in progetto si dovrà acquisire:

- Autorizzazione paesaggistica da parte della Regione Veneto;
- Verifica preventiva di interesse archeologico da parte della Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna
- Autorizzazione idraulica da parte del Consorzio di Bonifica Bacchiglione

Con riferimento al punto 8 della “Lista di controllo”, “Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riferisce che:

- al punto 1 “Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi”, al territorio interessato dall'intervento si trova in prossimità del Canale Novissimo, posizionato a circa 205 m a nord ovest dalle opere in progetto;
- al punto 2 “Zone costiere e ambiente marino”, il territorio ricade all'interno della Laguna di Venezia;
- al punto 4 “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)”, Parte dell'area oggetto di intervento ricade all'interno della zona di interesse archeologico della Laguna di Venezia. L'area si colloca a circa 200 m dal sito ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia” (Fig. 4);

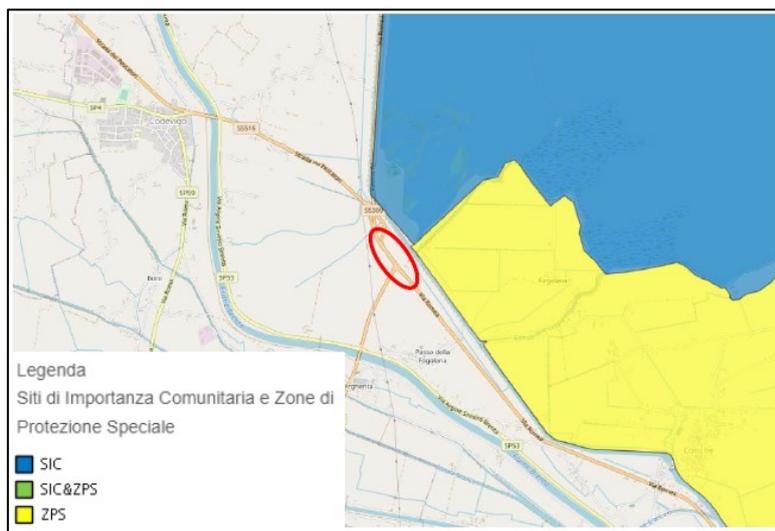


Fig. 4 – Planimetria individuazione aree protette (Fonte: Allegato alla Lista di controllo Relazione di fattibilità ambientale)

- al punto 6 “Zone a forte densità demografica”, gli interventi in progetto ricadono in un’ area agricola a scarsa densità demografica;
- al punto 7 “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”, L’ambito d’intervento ha una valenza paesaggistica ed archeologica, come evidenziato dagli strumenti di Pianificazione Territoriale, Fig. 5;



Fig. 5 – Carta dei Vincoli della pianificazione territoriale del PAT del Comune di Codevigo (Fonte: Allegato alla Lista di controllo Relazione di fattibilità ambientale)

- al punto 9 “Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)” Il tracciato delle opere in progetto non ricade in aree indicate contaminate;
- al punto 10 “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)” L’area di intervento non ricade all’interno dell’idrogeologico;

- al punto 11 “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni”, il proponente evidenzia che l’area di intervento compare tra quelle perimetrata a pericolosità idraulica nella cartografia del PAI redatto dall’Autorità di Bacino Scolante nella laguna di Venezia, come area P1 a Pericolosità Moderata e soggetta a scolo meccanico;
- al punto 12 “Zona sismica” Gli interventi in progetto ricadono in Zona sismica 3;
- al punto 13 “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)”, il proponente evidenzia che gran parte dell’area di interesse ricade all’interno della viabilità principale relativa alla S.S.309 “Romea”. L’area ricade anche nella fascia di rispetto idraulico relativa al Canale Nuovissimo.

Con riferimento al punto 9 della Lista di Controllo “Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale”, le opere in progetto pur comportando una modifica fisica dello stato dei luoghi, sono di dimensioni contenute ed è quasi completamente circoscritte alla fascia di rispetto stradale.

Per quanto riguarda l’utilizzo e il consumo di risorse, il Proponente riferisce che l’utilizzo necessario alla realizzazione delle opere in progetto non causerà potenziali effetti ambientali negativi significativi.

Inoltre, il progetto non prevede l’impiego di materiali o sostanze nocive, salvo quelle usualmente impiegate nella costruzione di intersezioni stradali e comunque di limitata quantità d’impiego; in ogni caso durante la realizzazione delle lavorazioni saranno adottati specifici protocolli di gestione per limitarne gli effetti negativi.

Con riferimento alla produzione di rifiuti solidi durante la costruzione e l’esercizio, la Società ANAS S.p.A. riferisce che la gestione dei materiali prodotti dalle lavorazioni effettuate verrà condotta nel rispetto delle normative vigenti in materia di recupero/ smaltimento dei rifiuti. Le terre e rocce da scavo saranno riutilizzate in cantiere e/o avviate al ciclo di smaltimento.

La localizzazione plano-altimetrica del progetto, con quote che si attestano attorno a 0 - 1 m s.l.m., come si evince dalle planimetrie allegate, evidenzia un’area sub pianeggiante,

Pur non avendo fornito il documento sulla gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi del DPR120/2017, né il proponente abbia indicato, nella documentazione prodotta, la stima dei volumi di rifiuti prodotti, la tipologia delle opere in programma, associata alla morfologia dell’area, porterà, presumibilmente, ad una movimentazione di materiali, necessari alla realizzazione delle opere, di modesta entità, e che in ogni caso non causerà impatti ambientali significativi sull’ambiente.

Per quanto attiene alla generazione di emissione di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell’atmosfera, il proponente indica che non si prevedono emissioni aggiuntive rispetto a quelle prodotte dai mezzi di cantiere e dal traffico veicolare.

Riguardo a rischi di contaminazione del terreno o dell’acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, il Proponente afferma che il cantiere sarà dotato dei

presidi di pronto intervento per contenere gli eventuali effetti di contaminazione accidentale; inoltre, gli operatori addetti saranno adeguatamente formati.

L'area di intervento è limitrofa all'area ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" L'area ricade all'interno della Laguna di Venezia. Le dimensioni e la tipologia dell'intervento sono tali da non comportare un impatto maggiore rispetto a quello dello stato di fatto.

L'area di progetto si trova in prossimità del Canale Novissimo e delle Laguna di Venezia. La natura e le dimensioni dell'intervento sono tali da non comportare alcun rischio di inquinamento idrico, sia superficiale e che sotterraneo.

Parte del progetto ricade in zona agricola, ma la perdita di suolo non antropizzato è molto contenuta.

Considerazioni e conclusioni

La Società ANAS S.p.A. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il Progetto "Intersezione a rotatoria tra la S.S. 309 "Romea" al km 100+200 e la S.R. 105", nel Comune di Codevigo in Provincia di Padova, Veneto

Gli interventi prevedono la realizzazione di una nuova rotatoria di diametro esterno 48 m con 5 rami afferenti, posizionata in corrispondenza della intersezione a raso esistente lungo la SS 309 "Romea" al km 100+200 della SR 105.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerata la finalità degli interventi, e 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, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

In ordine alla gestione delle terre e rocce da scavo, il proponente dovrà dare corso a quanto previsto dal D.P.R. 120/2017.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si è dell'avviso 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 Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

