



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID 10467]: Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Autostrada A7: Milano - Genova, Tratto Serravalle Scrivia - Genova. Interventi di adeguamento (demolizione e ricostruzione) della rampa di uscita in carreggiata nord dello svincolo Busalla al km 111+510. Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

La Società Autostrade per l'Italia S.p.a. con nota acquisita al prot. MASE-166997 del 18/10/2023, 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 gli “*Interventi di adeguamento (demolizione e ricostruzione) della rampa di uscita in carreggiata nord dello svincolo Busalla al km 111+510*”, localizzati nel Comune di Busalla, in provincia di Genova.

Oggetto dell'istanza presentata sono gli interventi di adeguamento (demolizione e ricostruzione) della rampa di uscita in carreggiata nord dello svincolo Busalla al km 111+510 dell'Autostrada A7 Milano - Genova.



Figura 1: Ortofoto dell'area di intervento (Fonte: Lista di controllo)

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”.

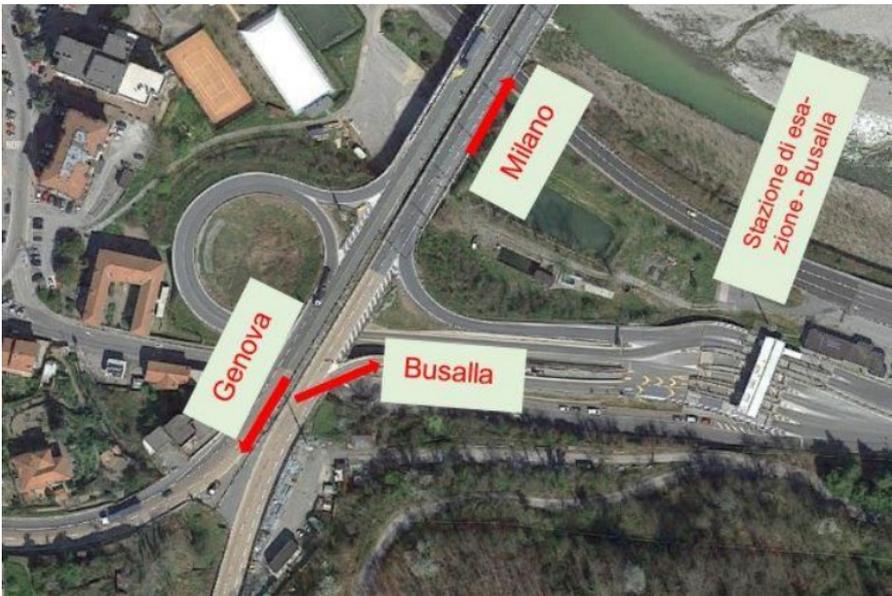


Figura 2: Dettaglio dell'area di intervento su ortofoto (Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto riportato dal proponente, l'attuale assetto dello svincolo non consente ai veicoli pesanti di effettuare correttamente le manovre, poiché la loro sagoma, in fase di manovra, oltrepassa i limiti esterni della carreggiata, creando situazioni di ingorgo e una conseguente diminuzione della sicurezza della viabilità.

Gli interventi oggetto dell'istanza di valutazione preliminare presentata prevedono l'adeguamento, mediante demolizione della rampa esistente e ricostruzione, della rampa di uscita in carreggiata nord dell'Autostrada A7 dello svincolo di Busalla. Secondo quanto riportato dal proponente, l'intervento non comporta nessuna variazione nella funzionalità dello svincolo, né del tracciamento plano-altimetrico, limitandosi ad una parziale riorganizzazione della sezione trasversale mediante allargamento della rampa finalizzato alla realizzazione di un franco zebra in adiacenza al margine destro della corsia, per garantire in sicurezza la manovra di svolta in destra dei veicoli in uscita dall'Autostrada.

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, al punto 18, denominata "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".

Finalità degli interventi è l'incremento delle condizioni di sicurezza della viabilità nel tratto in esame. Secondo quanto riportato dal proponente, l'attuale assetto dello svincolo non consente ai veicoli pesanti di effettuare correttamente le manovre, poiché la loro sagoma, in fase di manovra, oltrepassa i limiti esterni della carreggiata, creando situazioni di ingorgo e una conseguente diminuzione della sicurezza e della viabilità. Non essendo possibile, secondo quanto riportato dal proponente, ampliare il manufatto esistente per accogliere il nuovo tracciato stradale, si è reso necessario realizzare una nuova opera in sostituzione dell'attuale, che segua l'andamento plano-altimetrico del nuovo asse viario costituente lo svincolo. Secondo quanto riportato dal proponente, la soluzione proposta permette di limitare le interferenze con le strutture e la viabilità esistente connesse alla nuova opera (asse viario principale A7 – Milano Genova – direzione Milano, asse viario via

Pietro Ratto, asse viario entrata / uscita direzione Sud) e di ridurre i tempi di realizzazione della sovrastruttura.

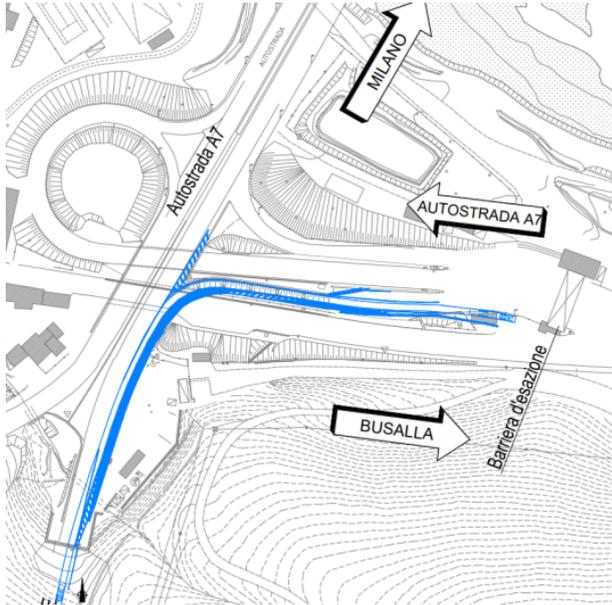


Figura 3: Sovrapposizione stato di fatto e di progetto (indicato in blu) (Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto riportato dal proponente, nella fase di esercizio non si configurano variazioni nella funzionalità dell'opera e dell'infrastruttura in cui è inserita. Non essendo previste variazioni dei flussi di traffico, non si prevedono variazioni delle emissioni indotte dall'infrastruttura (inquinanti atmosferici e rumore).

Analisi e valutazioni

L'intervento in oggetto prevede l'adeguamento della rampa di uscita in carreggiata nord dell'Autostrada A7 Milano-Genova dello svincolo di Busalla, localizzato alla progressiva km 111+510 dell'autostrada, tramite demolizione e successiva ricostruzione. Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, l'intervento non comporta alcuna variazione nella funzionalità dello svincolo, né del tracciamento plano-altimetrico, limitandosi ad una riorganizzazione della sezione trasversale per garantire in sicurezza la manovra di svolta in destra dei veicoli in uscita dall'Autostrada.

Gli interventi prevedono la demolizione della rampa esistente, il tracciamento plano-altimetrico con parziale riorganizzazione della sezione trasversale, la realizzazione di una sovrastruttura a tre impalcati di cui due realizzati a sezione composta acciaio – calcestruzzo (impalcati 1 e 3), mentre l'impalcato 2 è realizzato con una soletta di spessore minimo pari a 0,50 ml realizzata con elementi in c.a.p. accostati e getto in c.a. collaborante.

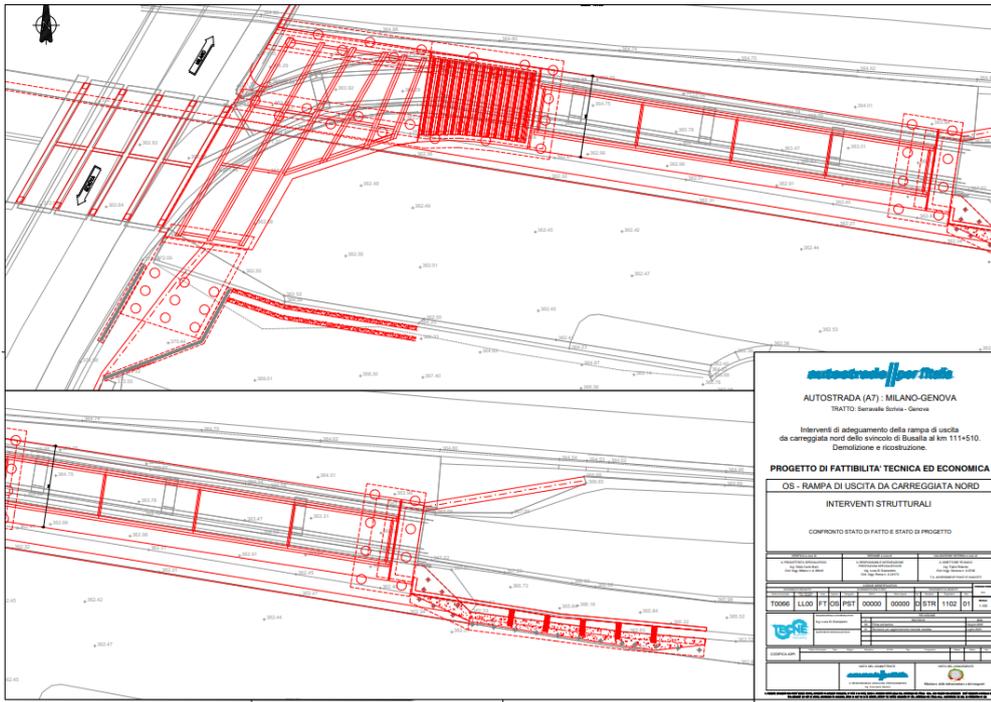


Figura 4: Confronto tra stato di fatto e stato di progetto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

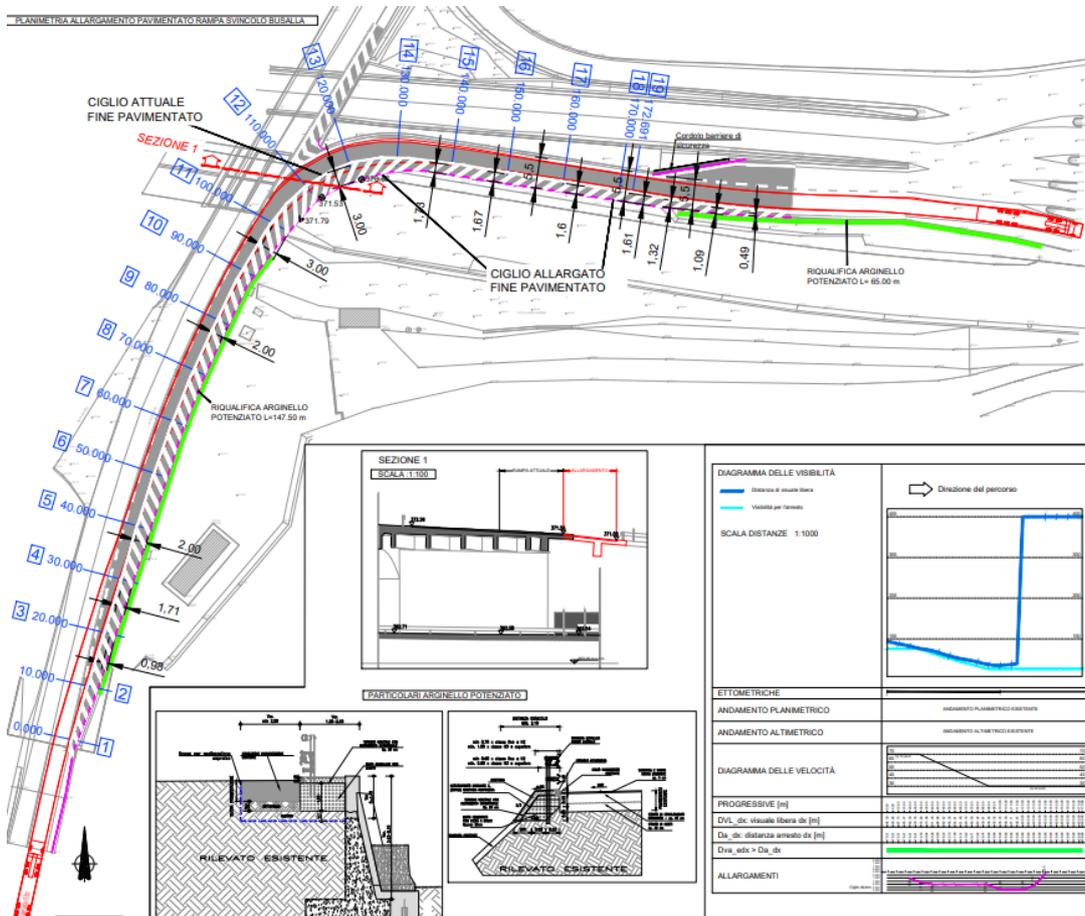


Figura 5: Planimetria di progetto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

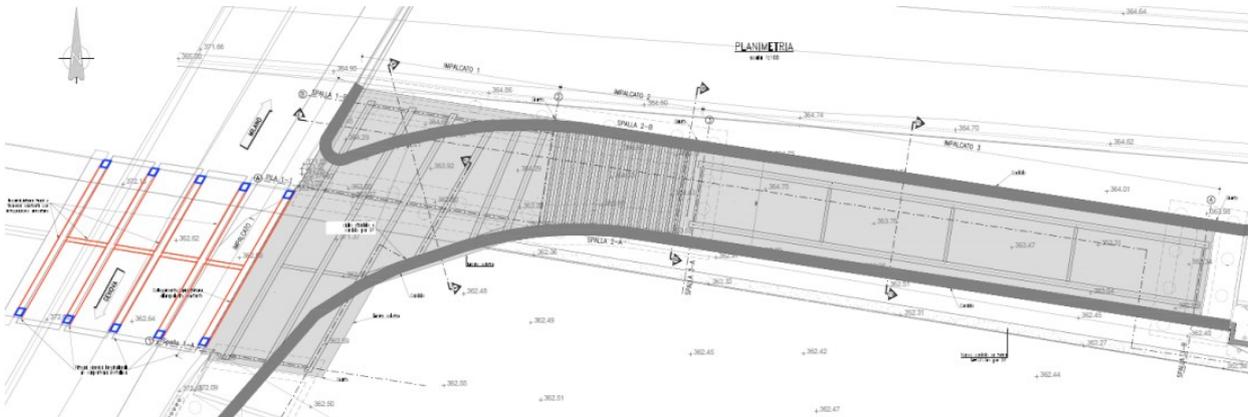


Figura 6: Dettaglio di planimetria di progetto (Fonte: Lista di controllo)

Nelle immagini seguenti sono riportate le sezioni di progetto e degli impalcati.

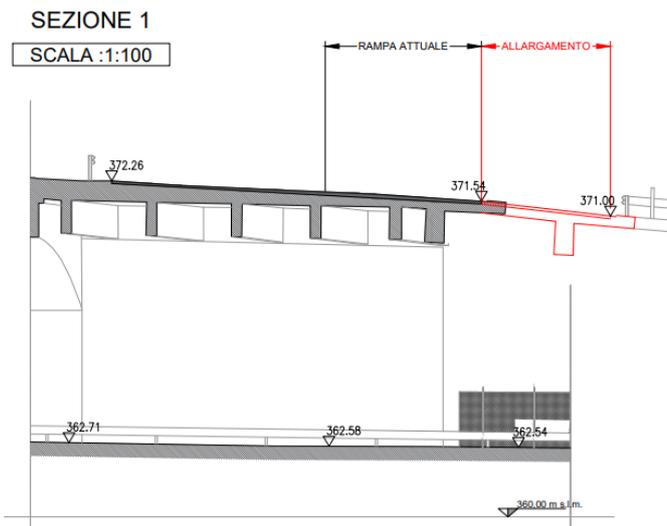


Figura 7: Particolare di sezione (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

SEZIONE A-A TIPO
scala 1:50

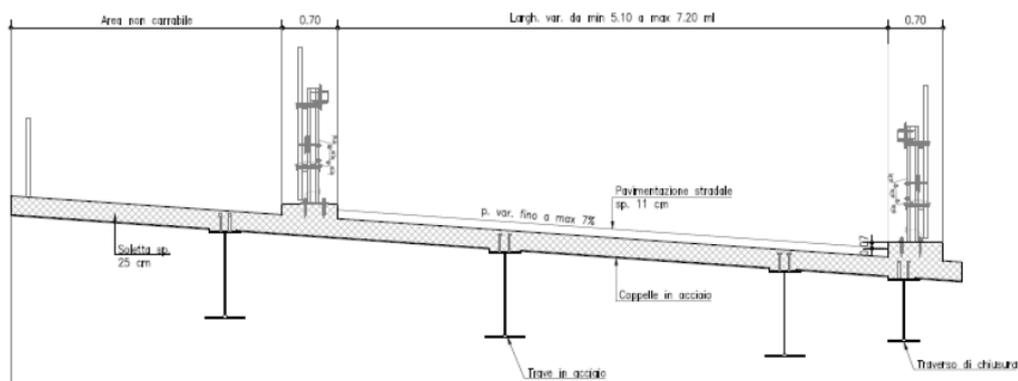


Figura 8: Sezione tipo Impalcato 1 (Fonte: Lista di controllo)

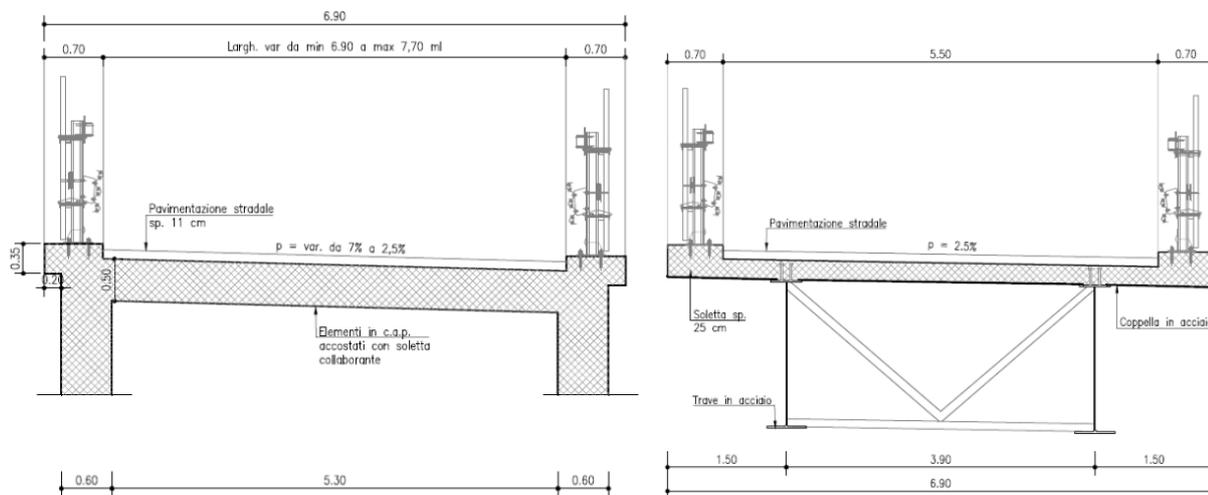


Figura 9: Sezione tipo Impalcato 2 (Fonte: Lista di controllo)

Le lavorazioni previste e le relative cantierizzazioni sono state suddivise in 5 Fasi, descritte nella Lista di controllo. Il proponente riporta che prima dell'inizio delle lavorazioni è prevista una modifica provvisoria della viabilità sulla rotatoria posta all'uscita del piazzale di stazione per consentire l'accesso all'area di cantiere/stoccaggio A ed alla discarica posta a monte del piazzale. Al termine delle lavorazioni si prevede il ripristino dello stato dei luoghi ante operam.

Con riferimento alla cantierizzazione, la durata dei lavori è stimata in 210 giorni complessivi. Gli impatti saranno di natura limitata, temporanea e reversibile.

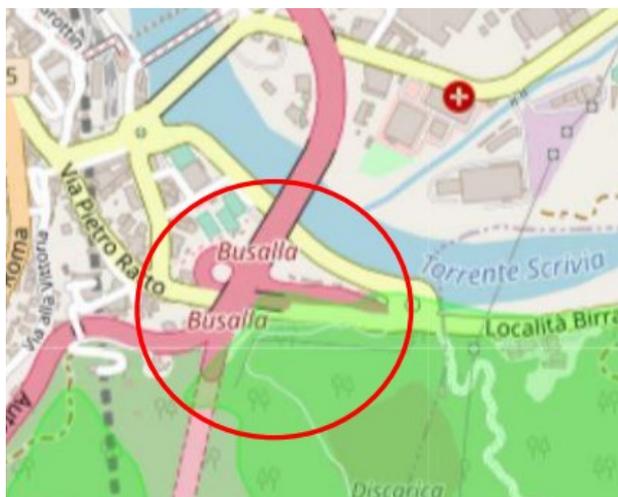
Durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate, con particolare riferimento alle componenti rumore, atmosfera, ambiente idrico e suolo

I materiali da scavo e quelli prodotti delle lavorazioni saranno gestiti nell'ambito della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i, secondo due tipologie specifiche di inquadramento: come sottoprodotto (rif art. 184bis) per la parte dei volumi di scavo idonei al riutilizzo, utili a soddisfare il fabbisogno o parte di esso per la realizzazione dell'intervento (circa il 30%) e come rifiuto (rif. art. 183) per la quota volumi di materiali di scavo, in esubero e/o non riutilizzabili, e delle demolizioni (circa il 70%).

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, il proponente si riserva di valutare, nel seguito dello sviluppo progettuale, l'inquadramento dei materiali da scavo, o di una loro parte, alla luce di più approfondite valutazioni in sito, sulla base di ulteriori indagini a carattere geotecnico ed ambientale. Il proponente precisa altresì che tutti i materiali da scavo, che non risultassero idonei al riutilizzo in sito o in siti diversi da quello di scavo, verranno sottoposti alle disposizioni vigenti in materia di rifiuti riportate nella Parte IV del D.lgs 152/2006, ai sensi dell'art. 183 comma 1 lett. a). I materiali identificati come rifiuto verranno opportunamente gestiti in impianti di trattamento e recupero o smaltimento in discarica. Il proponente riporta, infine, che la gestione dei materiali è caratterizzata principalmente da lavorazioni su parti d'opera in calcestruzzo e da operazioni di scavo all'aperto sul rilevato stradale esistente, per cui la gestione dei volumi di terre da scavo e delle demolizioni sarà svolta in un unico ambito di cantierizzazione, mantenendo distinte la tipologia, l'identificazione, la tracciabilità e la destinazione.

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 che l’intervento non ricade entro zone umide, riparie o foci dei fiumi.

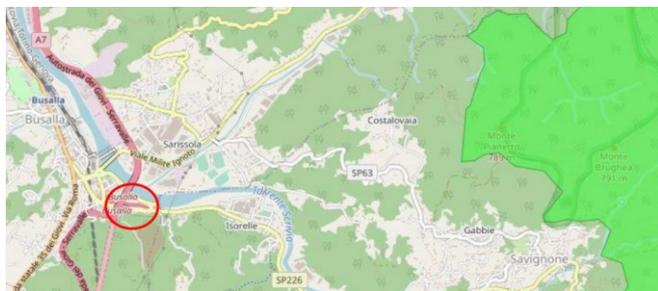
Con riferimento a “Zone montuose e forestali” e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che l’area interessata dagli interventi è soggetta a vincolo paesaggistico ai sensi dell’art. 142 c.1 lett. g) del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. ovvero g) “i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dagli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018” e confermato dal censimento vegetazione svolto.



■ Aree boscate acquisite dalle carte di uso del suolo disponibili al 1987 (acquisite per ogni regione in base alle cartografie disponibili), tutelate ai sensi dell’art. 142 c. 1 lettera g) del Codice

Figura 10: Localizzazione dell’intervento in relazione con le aree boscate (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

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. Ad una distanza di circa 2 km si rileva la presenza della propaggine occidentale del Parco Naturale Regionale del Monte Antola.



■ Parchi e riserve nazionali o regionali vincolati ai sensi dell’art. 142 c. 1 lett. f) del Codice, più restanti tipologie di area naturale protetta (livello fornito dal Ministero dell’Ambiente)

Figura 11: Localizzazione dell’intervento in relazione con le aree appartenenti alla Rete Natura 2000 e Riserve e Parchi Naturali (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

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 dell’intervento interessa in parte: aree a vincolo paesaggistico ai sensi dell’art. 142 c.1 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. c) “i fiumi, i torrenti, i corsi d’acqua per una fascia di 150 metri ciascuna”; e g) “i territori coperti da foreste e da boschi”. Per quanto concerne la tutela archeologica, il proponente riporta che la Soprintendenza ha richiesto l’avvio della Procedura di verifica preventiva dell’interesse archeologico, ai sensi del D. Lgs. 36/2023, art. 1, c.7.

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 l’area di intervento non è soggetta a vincolo idrogeologico.

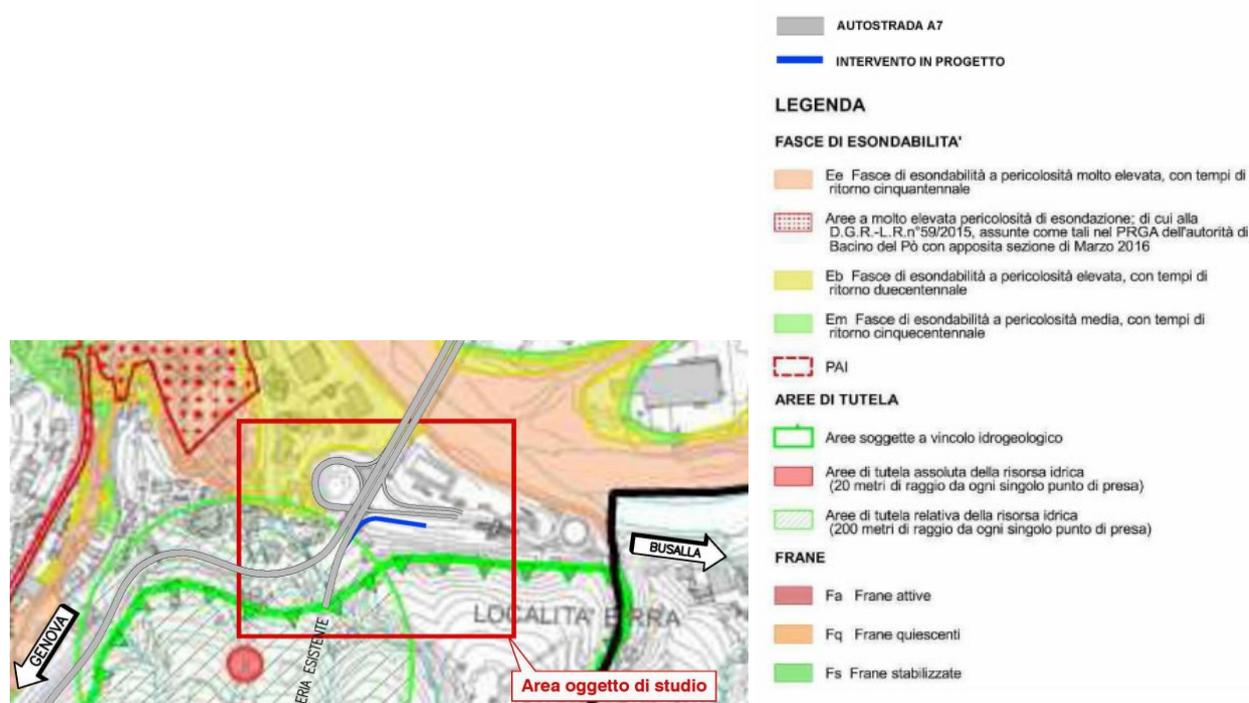


Figura 12: Localizzazione degli interventi in relazione con le aree soggette a vincolo idrogeologico (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

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 l’intervento è posto nelle vicinanze del Fiume Scrivia, tuttavia, nel territorio della Regione Liguria per tale fiume il PAI non individua le fasce fluviali. Con riferimento al Piano di gestione del rischio alluvioni, l’opera ricade in prossimità di aree classificate a pericolosità alta e media, di rischio moderato (nella figura seguente indicate in blu scuro e azzurro). L’intervento è localizzato esternamente a tali aree e da esso separato dall’infrastruttura autostradale esistente. Il proponente riporta che non si individuano disposizioni applicabili o cogenti per le aree di intervento.



Figura 13: Localizzazione dell'intervento in relazione con le aree a rischio alluvioni in blu scuro scenario H: elevata probabilità di accadimento, in azzurro scenario M: media probabilità di accadimento, in celeste scenario L: bassa probabilità di accadimento (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

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 l’area di intervento è soggetta ai seguenti vincoli: fascia di rispetto autostradale, trattandosi di un intervento su infrastruttura esistente, e area di tutela relativa alla risorsa idrica (200 m di raggio dal punto di presa)

Conclusioni

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerata la finalità principale dell’intervento di incremento delle condizioni di sicurezza della viabilità nel tratto in esame, per agevolare le manovre dei mezzi pesanti in transito, nel rispetto della normativa stradale vigente, con conseguente diminuzione delle emissioni inquinanti e delle emissioni sonore, 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.

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