



*Ministero dell'Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO: [ID: 10632] Procedura di Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 relativa al progetto definitivo di lavori di realizzazione di rampe e sottopasso di svincolo in località Brondolo al km 85+900 della S.S. 309 "Romea".  
Nota tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota acquisita al prot. MASE-187690 in data 20/11/2023, la Società Anas S.p.A. 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 il progetto definitivo di lavori di realizzazione di rampe e sottopasso di svincolo in località Brondolo al km 85+900 della S.S. 309 "Romea".

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".

L'intervento in valutazione si configura come un adeguamento tecnico di un progetto appartenente alla tipologia di opere di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 1 lettera c) denominata "*strade extraurbane di interesse nazionale*".

Secondo quanto indicato nell'istanza, l'intervento prevede l'adeguamento tecnico dell'attuale incrocio a raso della S.S. 309 "Romea" con la viabilità locale, in località Brondolo nel Comune di Chioggia, realizzando rampe, sottopasso e una rotatoria. L'intervento comporterà numerosi vantaggi, tra cui, ad esempio, un aumento della sicurezza, una maggiore capacità di smaltire il traffico, minor inquinamento acustico e chimico e minori costi gestionali e di sorveglianza.

**Analisi e valutazioni**

Il progetto si colloca nel Comune di Chioggia, precisamente in località Brondolo, dove la S.S. 309 "Romea" al km 85+900 incrocia la viabilità locale Via Padre Emilio Venturini e Via Papa Giovanni XXIII. L'incrocio in questione è di tipo a raso, con precedenza ai veicoli transitanti sulla strada statale e sono permesse tutte le manovre. Tale situazione causa la formazione di un elevato traffico veicolare e problemi di sicurezza nelle manovre di attraversamento e svolta.

L'area di intervento è situata sulla terraferma, a nord della riva destra del fiume Brenta; ad est è confinata dalla rete ferroviaria della tratta Rovigo - Chioggia, ad ovest dalla località Brondolo. L'Area

è classificata come “Centro abitato” ai sensi dell’art. 4 del Nuovo Codice della Strada D.Lgs 285/1992.



Figura 1: individuazione della viabilità coinvolta, fonte Open Street Map

Nella “Relazione di non necessità VInCa” allegata alla Lista di Controllo, la Società dichiara che l’area in esame non ricade in siti di importanza comunitaria ma si trova a 850 m in direzione Est da ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia” e a oltre 1100 m in direzione Est da SIC IT3250030 “Laguna medio – inferiore di Venezia”.

Nella Lista di Controllo e nella Relazione Paesaggistica semplificata ad essa allegata, la Società dichiara inoltre che l’area di intervento:

- in merito ai vincoli ai sensi del D.Lgs. 42/2004, alcune delle aree oggetto d’intervento ricadono all’interno del vincolo paesaggistico di cui all’Art. 142, comma 1, lettera c) del D. Lgs 42/04 e s.m.i. costituito da “aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d’acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche” e nella parte a nord verso il fiume Brenta è presente un interesse pubblico notevole riguardante l’ecosistema fluviale dell’Adige e del Brenta sito nel territorio del comune di Chioggia (L. 1497/1939 ai sensi del D.M. 01.08.1985) e disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale (c.d. “Legge Galasso” L. 431/1985 conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 312/1985. Integrazioni dell’art. 82 del D.P.R. 616/1977);
- è compresa nel P.A.I. del bacino idrografico del fiume Brenta – Bacchiglione ed è classificata con classe di pericolosità idraulica moderata P1;

- è compresa nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Venezia nel quale, in merito rischio idraulico di esondazione, è individuata tra le aree allagate negli ultimi 5-7 anni;
- Da Piano Regolatore Generale del Comune di Chioggia, è ricompresa nell’Ambito di urbanizzazione consolidata.

Nella “Relazione Generale” allegata alla Lista di Controllo, Anas S.p.a. descrive la risoluzione del nodo progettata. Nella figura 2 si pongono a confronto la situazione attuale e quella *post-operam*. La Società prevede la costruzione di un sistema di rampe di ingresso e di uscita tra la S.S. Romea, Via Padre Emilio Venturini e Via Papa Giovanni XXIII. Queste ultime due verranno collegate tra loro con una rotatoria, al fine di garantire la fruibilità di tutte le svolte. Da questa rotatoria, infatti sarà possibile accedere tramite nuova viabilità, comprensiva anche di un sottopasso, allo Svincolo 1, il quale si costituisce della rampa di accesso alla S.S. Romea in direzione Ravenna e della rampa di uscita del traffico proveniente da Venezia. Lo Svincolo 2, invece, posto dall’altro lato della statale rispetto al primo, consente l’ingresso in direzione Venezia e l’uscita del traffico proveniente da Ravenna. Tale svincolo sarà collegato alla medesima rotatoria tramite viabilità esistente (Via Padre Emilio Venturini).

In questo modo verranno migliorate la fluidità e la sicurezza della circolazione stradale con l’eliminazione di potenziali punti di conflitto.

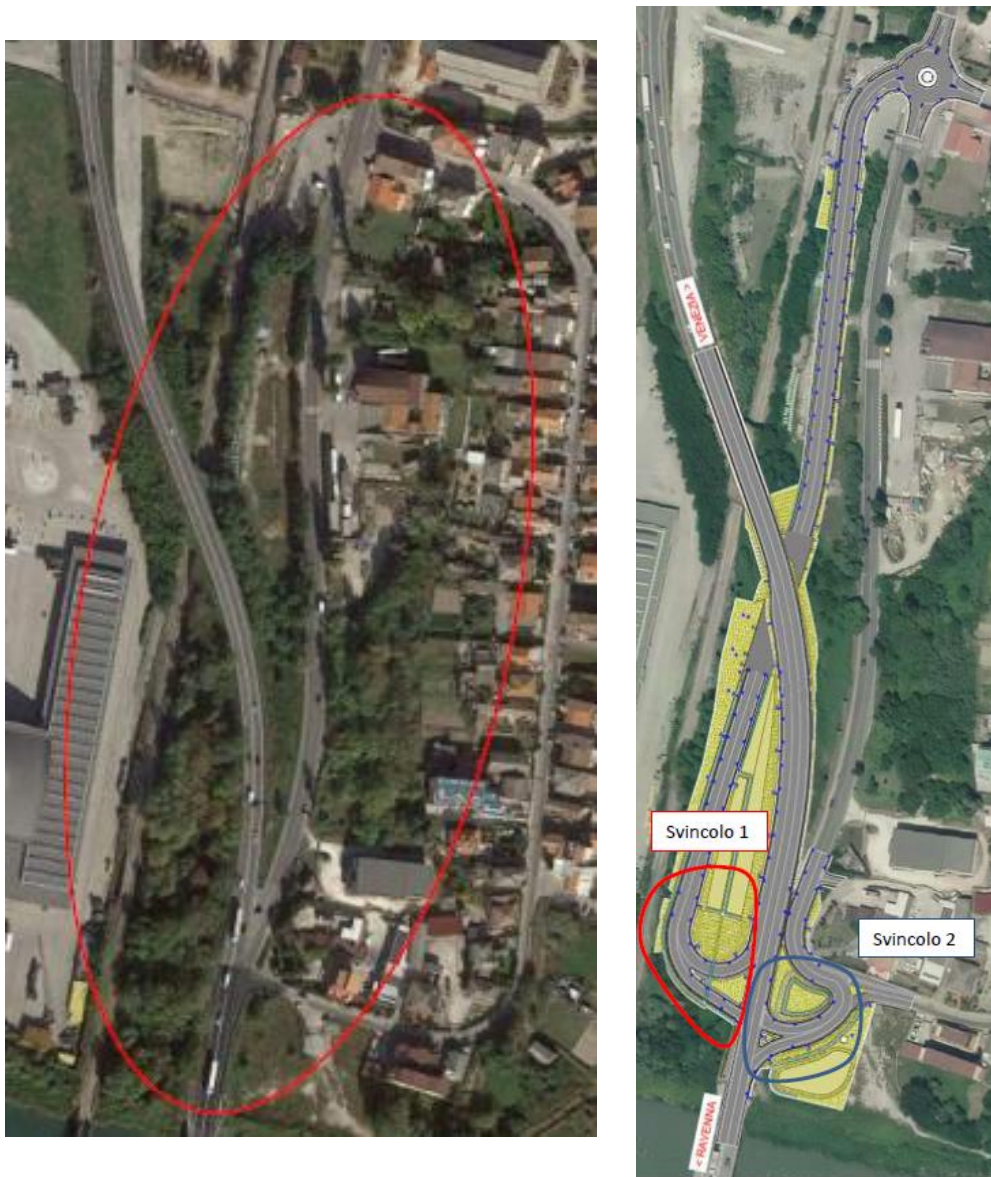


Figura 2. A sinistra: ortofoto con individuazione dell'area coinvolta, fonte "Lista di Controllo". A destra: Rappresentazione degli interventi previsti. Fonte "Relazione generale descrittiva" allegata alla Lista di Controllo "

La Società aggiunge che si renderà necessario un adeguamento delle opere idrauliche per garantire la continuità della rete di smaltimento delle acque meteoriche con la realizzazione di nuovi fossati e tombinamenti a completamento delle opere stradali. Sono previste tre vasche di prima pioggia e due di laminazione.

Inoltre, nell'area oggetto dell'intervento è presente una pista ciclabile che attraversa tramite un sottopasso il rilevato ferroviario e che interferisce con i lavori di realizzazione della rotonda e del ramo di svincolo ad essa collegata. Il progetto prevede la modifica del tracciato esistente della stessa pista ciclabile, che in continuità con l'esistente, verrà ricollocato lungo il bordo esterno dell'anello rotatorio e al ramo di svincolo ad essa collocata per riallacciarsi al sottopasso ferroviario esistente.

Il tutto sarà completato dal sistema di pubblica illuminazione degli svincoli e della rotatoria e di tutti i rami stradali di progetto ad essi collegati.

Con riferimento alla fase di **cantierizzazione**, nella Lista di controllo, la Società afferma che è prevista un'area di cantiere base di proprietà privata e che, pertanto, è previsto un esproprio temporaneo dell'area. Tale area fungerà da:

- Stoccaggio materiali sciolti;
- Stoccaggio armatura di carpenteria;
- Stoccaggio materiali di risulta;
- Banco ferraioli;
- Deposito ponteggi, macchinari e attrezzature;
- Servizi igienici e spogliatoio.

La società afferma che i materiali di risulta proverranno dall'installazione dei cantieri, dalla demolizione e dalla manutenzione degli automezzi di cantiere. Tali materiali, a seconda delle caratteristiche, saranno stoccati in diverse aree, che verranno realizzate in modo da contenere al minimo gli impatti sulle matrici ambientali, mantenendo i diversi tipi di rifiuti separati tra loro e rispettando i tempi di deposito previsti dalla normativa vigente.

La Società non fornisce elementi di maggiore dettaglio in merito ai quantitativi dei materiali di approvvigionamento e di produzione e relativa gestione.

A riguardo dell'eventuale interferenza dell'intervento proposto con le aree elencate nella "Lista di controllo" al punto "8. **Aree sensibili e/o vincolate**", il Proponente riporta che gli interventi in oggetto ricadono nelle categorie:

- *"Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi"*, in quanto l'area di intervento è collocata a nord del fiume Brenta;
- *"Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica"* poiché l'intera area ha valenza paesaggistica ed archeologica evidenziata dal PTCP;
- *"Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni"* in quanto, come sopra riportato, l'area oggetto si colloca nell'ambito del territorio di applicazione del Piano per l'Assetto Idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino del Fiume Brenta – Bacchiglione, in classe di pericolosità idraulica (P1);
- *"Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)"* poiché il comune di Chioggia è classificato come "Zona 3";
- *"Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù"* poiché l'intervento ricade prevalentemente in area di viabilità principale relativa alla S.S. 309 "Romea", mentre ad ovest è presente la linea ferroviaria della tratta Rovigo-Chioggia.

In merito al punto "9. **Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale**" della Lista di controllo, il Proponente dichiara che la costruzione, l'esercizio e la dismissione del progetto comporteranno modifiche fisiche all'ambiente interessato, ma queste non comporteranno effetti ambientali significativi in quanto l'intervento è limitato ad un ambito contenuto e circoscritto della fascia di rispetto stradale e su area già destinata a parcheggi, prevedendo inoltre degli accorgimenti per contenerne l'invasività.

La Società afferma che le quantità di materiale da utilizzare non sono contenute, ma non si prevede il ricorso a materiali o tecnologie costruttive di particolare impegno dal punto di vista degli effetti ambientali. Invece, i materiali di rifiuto provenienti dalla demolizione del corpo stradale

esistente e dagli scavi necessari per la realizzazione dell'opera saranno gestiti secondo prescrizioni di legge. Il Proponente dichiara che le emissioni rumorose sono riconducibili alle lavorazioni previste nonché al traffico veicolare presente durante i lavori, ma che non si prevedono emissioni rumorose aggiuntive rispetto a quelle indicate. Piuttosto, l'adeguamento dell'intersezione comporterà nel futuro la riduzione di suddette emissioni.

La Società dichiara che l'area di intervento non interferisce con SIC o ZPS e che i siti e i luoghi sensibili da un punto di vista ecologico, così come ricettori sensibili, sono lontani dalla zona di intervento. L'ambito di intervento si trova in prossimità del fiume Brenta, ma il Proponente sostiene che la natura e le dimensioni dell'intervento sono tali da non sollevare attenzione rispetto al rischio di inquinamento idrico superficiale e sotterraneo.

Inoltre, Anas S.p.a. indica che emerge che l'area di progetto è ubicata in zona con vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento, ma ritiene che l'osservazione degli accorgimenti derivanti dalle prescrizioni normative in merito a tali eventi siano sufficienti a tutelare il rischio indicato.

Infine, nella Lista di Controllo, viene anche riportato che l'intervento non produrrà impatti visivi notevoli nell'area.

## **Conclusioni**

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, si è considerato che il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria, due svincoli su strada statale e di un sottopasso, in un'area particolare e vulnerabile dal punto di vista idraulico ed ecologico. Infatti, l'area di intervento è adiacente al fiume Brenta e, come dichiarato dal Proponente, è classificata nel P.A.I. con classe di pericolosità idraulica moderata P1 ed è compresa nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Venezia, in merito al rischio idraulico di esondazione, come area allagata negli ultimi 5-7 anni.

È, inoltre, caratterizzata dalla presenza di un interesse pubblico notevole per la presenza dell'ecosistema fluviale dell'Adige e del Brenta situato nel territorio del comune di Chioggia (L. 1497/1939 ai sensi del D.M. 01.08.1985). In più, si colloca in prossimità, circa 850 m, dalla ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" e a circa 1.100 m dal SIC IT3250030 "Laguna medio – inferiore di Venezia".

Gli interventi prevedono demolizioni e scavi di significativa entità e, come dichiarato dal Proponente nella Lista di Controllo e nella Relazione di Prefattibilità Ambientale, un impatto rilevante di consumo di suolo.

Per quanto sopra esposto, si ritiene ragionevole sostenere che possano sussistere potenziali impatti ambientali significativi e negativi, in fase di realizzazione e in fase di esercizio dell'intervento proposto.

Pertanto, si ritiene necessario lo svolgimento di un'adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi, attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

A tal fine, il soggetto proponente dovrà provvedere, quanto meno, a presentare allo scrivente Ministero l'istanza, secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.,

corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo.



**Il Responsabile del procedimento**  
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

