

DECRETO DEL DIRETTORE DELLA DIREZIONE COMMISSIONI VALUTAZIONI n. 17 del 03 agosto 2017

UNITÀ ORGANIZZATIVA GENIO CIVILE DI PADOVA Lavori di realizzazione di un bypass del torrente Muson dei Sassi tra Ponte Canale e Ponte Pennello, in territorio del Comune di San Giorgio delle Pertiche Comune di localizzazione: San Giorgio delle Pertiche, Borgoricco, Campodarsego (PD) Procedura di verifica di assoggettabilità (art. 20 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., L.R. n. 4/2016 e ss.mm.ii.).

[Difesa del suolo]

Note per la trasparenza:

Il presente provvedimento esclude dalla procedura di V.I.A. il progetto per la realizzazione di un bypass del torrente Muson dei Sassi tra Ponte Canale e Ponte Pennello, in territorio del Comune di San Giorgio delle Pertiche

Estremi dei principali documenti dell'istruttoria: - istanza acquisita con prot. n. 501039 in data 20/12/2016; - verbale della seduta del Comitato Tecnico Regionale VIA del 28/06/2017.

Il Direttore

VISTA l'istanza di verifica, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii., presentata dall'Unità Organizzativa Genio Civile di Padova, acquisita dagli Uffici dell'Unità Operativa V.I.A. con prot. n. 314628 del 20/12/2016, relativa all'intervento in oggetto specificato;

VISTO l'art. 20 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.;

VISTO il decreto ministeriale 30 marzo 2015, n. 52, recante: "Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116";

VISTA la L.R. n.10 del 26 marzo 1999 "Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d'impatto ambientale";

VISTA la L.R. n. 4 del 18/02/2016 "*Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale che ha abrogato la L.R. n.10 del 26 marzo 1999 "Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d'impatto ambientale"*";

PRESO ATTO che il proponente ha provveduto, ai sensi dell'art. 20, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006, al deposito di copia integrale degli atti presso il Comune di localizzazione dell'intervento e che, ai sensi del D.L. n. 91 del 24/06/2014, convertito con L. 11 agosto 2014, n. 116, l'avviso dell'avvenuta trasmissione è stato pubblicato sul sito web dell'U.O. V.I.A. della Regione Veneto in data 02/02/2017;

VISTA la nota prot.n. 105939 del 15/03/2017 con la quale gli Uffici dell'U.O. V.I.A. hanno comunicato l'avvio del procedimento;

PRESO ATTO che il progetto è riconducibile fra gli interventi indicati nell'All. IV alla parte II del D.Lgs. 152/06;

CONSIDERATO che il progetto è stato sottoposto all'esame del Comitato Tecnico Regionale V.I.A. nella seduta del 28/06/2017;

PRESO ATTO che l'istanza di progetto presentata prevede di ridurre gli effetti delle problematiche idrauliche determinate dai restringimenti della sezione del Muson dei Sassi in corrispondenza del Ponte Canale e del Ponte Pennello, quest'ultimo collocato direttamente a monte di una deviazione ad angolo retto su cui si immette il canale Viana;

CONSIDERATO che il Comitato Regionale V.I.A. ha ritenuto, stante le caratteristiche dimensionali dell'opera, con voto all'unanimità dei presenti di escludere l'intervento dalla procedura di V.I.A.;

PRESO ATTO che, entro il termine di cui all'art. 20 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., non sono pervenute osservazioni;

SENTITO il Comitato Regionale V.I.A. il quale, nella seduta del 28/06/2017, preso atto e condivise le valutazioni del gruppo istruttorio incaricato della valutazione del progetto in questione, ritiene all'unanimità dei presenti di escludere il progetto in questione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, di cui al Titolo III della Parte II del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., nel rispetto delle prescrizioni di seguito elencate;

PRESCRIZIONI

1. Il progetto dell'impalcato del Ponte Pennello deve essere modificato in modo da incrementare il franco idraulico dagli attuali 12 cm previsti in progetto, subordinati alla realizzazione delle casse di espansione di Riese Pio X, ad almeno 25-30 cm, intervenendo sugli aspetti progettuali indicati al punto 3 del precedente paragrafo 8, che si riportano integralmente nel seguito :

" Deve essere approfondito e risolto il rilievo, dichiarato anche nel SIA, della minor performance idraulica della soluzione adottata, Alternativa A, rispetto all'Alternativa B, superato - in sede progettuale - da ragioni prevalentemente di carattere economico (maggior costo del 4% dell'Alternativa B) e attinenti all'incidenza degli espropri sull'assetto delle proprietà private. Come già anticipato, è indicatore di questa minor performance il franco idraulico presso il nuovo Ponte Pennello: 12 cm (rispetto all'intradosso dell'impalcato) per l'Alternativa A; 22 cm per l'Alternativa B.

Va osservato che l'Alternativa B è la soluzione originaria (progetto preliminare), dalla quale deriva il termine "by-pass" contenuta nel titolo, ora non più giustificato dalla conformazione contenuta nel progetto definitivo.

L'attuale quadro motivazionale non appare del tutto soddisfacente, in quanto i criteri di carattere idraulico, che attengono alla sfera della sicurezza della popolazione e del territorio, appaiono in ultima analisi un pò sacrificati rispetto ad altri, pur legittimi, ma che dovrebbero essere governati da funzioni di utilità meno premianti.

Il grado di definizione del progetto (definitivo) induce a verificare se vi siano margini utili a modificare il progetto in senso da neutralizzare, almeno in parte, il suddetto deficit e tale scopo perseguibile agendo sui seguenti aspetti:

L'assetto altimetrico dei luoghi (quote stradali a circa 19.75-19.80, come desumibile da tav. NA1) non impedisce di collocare il nuovo impalcato del Ponte Pennello 10 cm al di sopra delle attuali quote progettuali, posto che i raccordi stradali che ne conseguono non alterano eccessivamente il dislivello con gli accessi degli edifici privati ubicati appena a nord e a sud del ponte. Quantomeno, tali edifici sono discretamente arretrati, rispetto al bordo della carreggiata, da consentire di migliorare il raccordo con modeste opere.

Lo stesso spessore, per la parte strutturale, dell'impalcato appare riducibile di qualche centimetro, almeno.

Questo secondo obiettivo può concretamente essere raggiunto in vari modi, o (I) diminuendo (1) l'interasse fra le travi in acciaio dell'orditura secondaria (con sovrastante soletta collaborante) e (2) l'altezza della loro anima, o (II) riducendo il carico stradale di calcolo, da tre a due colonne di carico mobile (come indicato alla fine di pag. 85 della Relazione di Calcolo delle Strutture), in considerazione del fatto che la terza colonna/corsia è stata inserita solo per occupare lo spazio della corsia (zebrata), la quale è stata inserita solamente per motivi di visibilità a favore dell'accesso dei frontisti (pag. 64 della Relazione Generale). A tale proposito si osserva che tale corsia potrebbe - almeno parzialmente - essere dedicata al passaggio ciclabile e pedonale, considerato che attualmente non c'è una pista ciclabile, né sul lato ovest, né sul lato est. Ciò consentirebbe di ridurre la larghezza complessiva del ponte dagli attuali 14 m circa, posto che la strada (SR n. 307) non è più larga di m. 7,00, potendo così ridurre l'altezza delle travi, a beneficio del franco del intradosso dell'impalcato rispetto al massimo livello del torrente.

Tali misure, oltre che consentire l'innalzamento del franco idraulico presso il Ponte Pennello ad almeno 22-25 cm (a Ponte Canale il franco è di 44 cm), comporteranno anche una diminuzione dell'importo delle opere, aumentando l'incidenza delle opere di carattere idraulico rispetto a quelle di natura complementare."

2. Le aree che residuano dalla nuova conformazione del nodo di intersezione tra il torrente Muson dei Sassi e lo scolo Viana devono essere conformate in modo da assegnare loro - in via prioritaria - una funzione idraulica, in coerenza con l'obiettivo di mitigazione del rischio, e solo in via secondaria una funzione ricreativa.
3. Prima di dar corso alla progettazione esecutiva si raccomanda che sia eseguita un'indagine sullo stato di conservazione della botte a Sifone del Tergola presso il Ponte Canale.
4. Vengano rivisti tutti gli aspetti economici, alla luce delle modifiche di cui ai precedenti punti 1 e 2, in modo da evidenziare i risparmi che ne conseguono, così da assicurare la coerenza dell'intervento con le finalità delle disposizioni normative alla base del finanziamento e sia altresì previsto, se necessario, un aggiornamento del bilancio delle terre e rocce di scavo.

CONSIDERATO che il verbale della seduta del 28/06/2017 è stato approvato nella seduta del 12/07/2017;

decreta

1. Le premesse formano parte integrante del presente provvedimento;
2. Di prendere atto del parere espresso dal Comitato Tecnico regionale VIA nella seduta del 28/06/2017 in merito al progetto, così come descritto nella documentazione allegata alla predetta istanza di verifica, e di escluderlo dalla procedura di V.I.A. di cui al Titolo III della Parte II del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.
3. Avverso il presente provvedimento, è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) oppure in via alternativa al Presidente della Repubblica, nei termini e nelle modalità previste dal Decreto Legislativo n° 104/2010.
4. Di trasmettere il presente provvedimento e di comunicare l'avvenuta adozione dello stesso all'Unità Organizzativa Genio Civile di Padova, alla Provincia di Padova, ai Comuni di San Giorgio delle Pertiche, Borgoricco e Campodarsego (PD), alla Direzione Generale ARPAV, al Dipartimento Provinciale Arpav di Padova, al Direttore della Direzione Difesa del Suolo, al Direttore della Direzione Pianificazione Territoriale, al Direttore della Direzione Operativa, al Consorzio di bonifica Acque Risorgive;
5. Di pubblicare integralmente il presente decreto nel Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto.

Luigi Masia