

# Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

## Verifica di Ottemperanza Fase Ia – (art. 20, comma 5, D.Lgs. 20.08.2002 n. 190)

### Progetto Definitivo

#### “Corridoio plurimodale Tirreno Brennero

Raccordo Autostradale Autostrada della CISA A15 Autostrada del Brennero A22

#### FONTEVIVO (PR) NOGAROLE ROCCA (VR)”

Proponente: Autocamionale della CISA S.p.A.

#### 1. Premessa

Oggetto della presente relazione è la verifica che il progetto definitivo “Corridoio plurimodale Tirreno Brennero - Raccordo Autostradale Autostrada della CISA A15 Autostrada del Brennero A22 - FONTEVIVO (PR) NOGAROLE ROCCA (VR)” non sia sensibilmente diverso da quello preliminare (art. 20, comma 5, D.Lgs. n. 190/2002).

Tale fase di verifica è propedeutica alla successiva verifica dell'ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Del. Cipe N° 94/2004 del 20/12/2004.

Nel prosieguo, accorpata in una Fase I e una Fase II, vengono descritti con maggior dettaglio i due blocchi di attività.

#### 2. Richiami Sintetici sull'Opera

Il Progetto del Raccordo “Autostrada della Cisa A15 - Autostrada del Brennero A22, Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)” si estende nell'ambito amministrativo delle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto ed attraversa le province di Parma, Cremona, Mantova e Verona, con inizio nel Comune di Fontevivo (PR), a sud dell'interconnessione con l'autostrada A1, e termine nel Comune di Nogarole Rocca (VR), con attestazione finale sull'interconnessione con l'autostrada A22.

Il nuovo tracciato autostradale si sviluppa per ml. 85.330 ( di cui 2.886 di riqualificazione del tratto terminale dell'attuale autostrada A15), con pendenza massima longitudinale del 2,50%.

Corridoio plurimodale TIRRENO BRENNERO

Lo sviluppo in galleria artificiale è di 450 ml per la galleria Autostrada A1 ( ml.362 di galleria-ml.64 di imbocco e ml.14 di scatolare di attraversamento linea ferroviaria) di ml.180 quella del Mincio 1 e di ml.160 quella del Mincio 2, mentre lo sviluppo in viadotto è di ml 1530.

Lo sviluppo complessivo dei tratti in trincea è di 6.000 ml. Lo sviluppo complessivo dei tratti in rilevato era di ml. 68.850. Sono previsti n° 77 sovrappassi e n° 34 sottopassi . Sono stati previsti n° 8 ponti per gli attraversamenti fluviali e precisamente:

- Viadotto sul fiume Po per una lunghezza di 3.575 ml.;
- Viadotto sul fiume Taro per una lunghezza di 1.840 ml.;
- Viadotto sul fiume Oglio per una lunghezza di 299 ml.;
- Viadotto sul fiume Mincio per una lunghezza di 200 ml.;
- N° 4 ponti di lunghezza complessiva di ml.239,5.

Sono previsti n° 7 raccordi e svincoli autostradali, n° 1 area di sosta, n° 7 parcheggi in corrispondenza delle autostazioni, n° 4 aree di servizio e n° 149 piazzole di sosta.

La superficie occupata direttamente dal progetto è di 6.049.376 mq.

La superficie indiretta è di mq.1.410.324 .

La tempistica generale delle lavorazioni prevede la realizzazione dell'intero intervento di progetto in circa 6 anni. Vengono confermati i siti di cava, già individuati nella fase precedente per l'approvvigionamento dei materiali di costruzione.

Il Progetto Definitivo presentato in data 08/08/2005 ricalca il Progetto Preliminare approvato (Del. Cipe N° 94/2004 del 20/12/2004), a meno di variazioni che vengono descritte nel seguito. Tali variazioni insistono sulla porzione di territorio già oggetto dello Studio di Impatto Ambientale e sostanzialmente non producono modifiche significative degli impatti sulle componenti ambientali.

### 3. Sintesi della verifica delle modifiche progettuali e loro ricadute ambientali

Vista la relazione del Proponente di cui all'art. 4, comma 1, del D. Lgs. n. 190 del 20.08.2002, gli specifici elaborati sia planimetrici, che altimetrici inerenti il raffronto tra il Progetto Preliminare approvato dal CIPE ed il Progetto Definitivo (tav. N° RAAA/GNRL/PD/01.01.06.01-11 e N° RAAA/GNRL/PD/01.01.07.01-10), esaminati gli elaborati di progetto si riportano le seguenti considerazioni.

Rispetto alla configurazione del corpo autostradale indicata nel Progetto Preliminare approvato, il progetto definitivo presenta delle modifiche plano-altimetriche.

Tali modifiche, tutte ricomprese nel corridoio indagato dallo Studio di Impatto Ambientale, si possono suddividere in due gruppi, di cui il primo afferisce alle principali variazioni, il secondo gruppo comprende le modifiche di minore entità.

Queste trovano giustificazione nell'ottemperanza a precise indicazioni prescrittive e/o raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE e nel rispetto della normativa inerente le caratteristiche geometriche e funzionali delle strade, di cui al DM del 5/11/2001. A seguito degli adeguamenti prescrittivi che hanno influito sulle caratteristiche geometriche dell'asse autostradale, il tracciato di progetto è stato sottoposto ad una rivisitazione complessiva, al fine di uniformare i parametri geometrici alla velocità di progetto ed alle condizioni di sicurezza relative alla distanza di visibilità e di arresto.

➤ Le modifiche relative al **1 gruppo** sono riconducibili a:

- 1 Svincolo di interconnessione A1-A15;
- 2 Variante planimetrica Viadotto Taro
- 3 Istituzione nuovi siti: SIC e ZPS IT 4020021 'Medio e Basso Taro , ZPS IT 4020017 "Aree delle risorgive di Viarolo, Bacini Zuccherificio Torrile, Fascia golenale del Po".

Corridoio plurimodale TIRRENO BRENNERO

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

*[Handwritten signatures and initials on the left margin]*

*[Handwritten signatures and initials at the bottom right]*

- 4 Inserimento galleria artificiale Mincio 2; (tra le prog 68+297.80 e 68+457.50)
- 5 Variante area servizio Mincio (confine Lombardia-Veneto)
- 6 Svincolo di interconnessione A15-A22
- 7 Predisposizione terza corsia

### 1 Svincolo di interconnessione A1-A15

Nel Progetto Definitivo è previsto il prolungamento del sottopasso del raccordo autostradale di progetto all'autostrada A1, mediante un tratto in galleria artificiale, dello sviluppo complessivo di 450 m, al fine di garantire lo scarico delle acque di pioggia ricadenti sulla piattaforma stradale.

La soluzione adottata consente di proteggere la piattaforma stradale dalla pioggia per un tratto sufficientemente lungo da permettere la raccolta delle acque ad una quota tale da poterle scaricare, mediante la realizzazione di un collettore che le recapita a circa 2.200 m più a valle, in un corso d'acqua collegato al Cavo Sissetta, affluente in sinistra del Fiume Taro.

L'intervento dal punto di vista strutturale, sfrutta la presenza dello scatolare aperto già previsto nel Progetto Preliminare nei tratti in trincea delle rampe di accesso necessario, per contrastare le spinte idrauliche, completandolo con la copertura.

In riferimento alle ricadute ambientali indotte dalla realizzazione del manufatto si rileva che per quanto attiene le emissioni acustiche e quelle in atmosfera, la realizzazione della galleria artificiale rispetto allo scatolare aperto riduce il contributo degli impatti relativi a tali componenti determinati dal transito degli automezzi lungo il tratto, nei confronti dell'unico ricettore presente in prossimità del tracciato (ricettore agricolo). Non vengono invece alterati i contributi indotti dal transito sugli svincoli e sull'A1.

Nei confronti del suolo e sottosuolo la copertura della galleria determina un maggiore consumo di materiale inerte, i cui quantitativi risultano tuttavia ininfluenti se rapportati all'intervento nel suo complesso.

Le profondità di scavo rispetto al Progetto Preliminare non variano e pertanto non si prevedono modifiche dell'assetto idrogeologico.

La copertura riduce i quantitativi delle acque di precipitazione che ricadono direttamente sulla piattaforma stradale e che necessitano di trattamento.

Per le altre componenti ambientali non si rilevano alterazioni rispetto ai risultati del SIA.

### 2 Variante planimetrica Viadotto Taro

La variante planimetrica presente in corrispondenza del F. Taro scaturisce dall'adeguamento del tracciato alla normativa inerente le caratteristiche geometriche e funzionali delle strade, di cui al DM del 5/11/2001, a seguito della variante posta nel tratto successivo dovuta alle prescrizioni CIPE N° 7 e N° 9 (insieme alla raccomandazione N° 169.ER.12).

Tali prescrizioni si riferiscono ai tratti di attraversamento del Fiume Taro e d'interferenza con l'argine maestro dx al fine di individuare una soluzione planoaltimetrica che, riducendo l'altezza dei rilevati, potesse altresì consentire lo scavalco dell'autostrada da parte della SP 10 di Cremona, in luogo della soluzione preliminare che prevedeva un lungo tratto in rilevato, di altezza considerevole, per sovrappassare la strada provinciale per Cremona ed il cui sviluppo interferiva direttamente con il suddetto corpo arginale.

### 3 Istituzione nuovi siti: SIC e ZPS IT 4020021 'Medio e Basso Taro, ZPS IT 4020017 "Aree delle risorgive di Viarolo, Bacini Zuccherificio Torrile, Fascia golenale del Po"

L'ambito territoriale della provincia di Parma oggetto del tracciato, è stato interessato successivamente alla pubblicazione del Progetto Preliminare dall'istituzione di nuove aree appartenenti alla rete di Natura 2000. Queste le date di riferimento:

21 marzo 2003-1° pubblicazione PP

28 luglio 2003 - 2° pubblicazione PP

Corridoio plurimodale TIRRENO BRENNERO

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

*[Handwritten signatures and initials on the left margin]*

22 sett. 2003/30 dic. 2003 –Ampliamento e istituzione aree Natura 2000 Regione Emilia Romagna

In fase di redazione del SIA era stato istituito unicamente il pSIC Fontanili di Viarolo (Codice IT4020009), posta ad oltre 1 km ad est dall'asse autostradale.

Con apposito atto (D.G.R. n.° 2776 del 30/12/2003) la Regione Emilia-Romagna ha ampliato il pSIC "Fiume Taro da Fornovo di Taro all'autostrada del Sole" (Codice IT4020002), includendo anche le aree del basso Taro. A tale pSIC, coincidente con la predetta ZPS, è stato quindi attribuito il nuovo nome di "**Medio e Basso Taro**" (Codice IT4020021). In tal modo l'area del Medio e Basso Taro risulta oggi classificata sia come SIC, che come ZPS.

Si rileva tuttavia che la documentazione del SIA già approfondiva puntualmente – sia pure in termini vegetazionali e faunistici- le caratteristiche delle aree in seguito classificate come SIC e ZPS interessate dal tracciato di progetto e le azioni generate dalla fase di esercizio e di costruzione oltre alla valutazione e mitigazione dei relativi impatti. (Paragrafi D.6.3 -D.6.2- D.6.4 -D.7.1-D.7.2 ).

Il tracciato previsto nel Progetto Preliminare lambiva appena l'area protetta nella sola parte prossima al fiume Taro, ciò malgrado tale interferenza è stata ridotta nel Progetto Definitivo (anche nel rispetto della Prescrizione 62) grazie ad una modesta traslazione del tracciato; nell'assetto attuale l'interferenza resta solo nel breve tratto in corrispondenza del Canale Ottomulini.

Dall'esame della Valutazione di Incidenza (elab. RAAAGNRLPD13.03.01) redatta dal Proponente si rileva che, in base alle valutazioni effettuate, non si produrranno effetti significativi sul sito.

Tra le situazioni modificate rispetto alla precedente fase, si evidenzia inoltre la presenza del nuovo sito ZPS IT 4020017 "**Aree delle risorgive di Viarolo, Bacini Zuccherificio Torrile, Fascia golenale del Po**", istituito successivamente all'approvazione del Progetto Preliminare (DGR 1816 – 22 settembre 2003).

Già nel SIA venivano considerate per le loro peculiarità naturalistiche sotto il profilo vegetazionale e faunistico (parag D.6.3 -D.7.1- D.7.2 - D.7.3- E.7.2) le aree interessate dai siti di Natura 2000.

Dall'esame della Valutazione di Incidenza (elab. RAAAGNRLPD13.02.01) redatta dal Proponente si rileva che, in base alle valutazioni effettuate, non si produrranno effetti significativi sul sito, sia nella fase di cantiere sia in quella di esercizio.

#### 4 Inserimento galleria artificiale Mincio 2: (tra le progg 68+297.80 e 68+457.50)

E' previsto tra le progg 68+297.80 e 68+457.50 l'inserimento di una galleria artificiale in luogo di muri di contenimento laterali di altezza variabile da 6/20 m. c. ca, al fine di ridurre l'interferenza col sistema insediativo presente (agriturismo), sul canale Maestro e sulla S.P. n. 27 "Mongabia".

La struttura prescelta per la realizzazione della galleria è uno scatolare a doppia canna, costituito da pareti e solette a spessore variabile, con lunghezza di circa 160 m. Nella zona con maggior dislivello tra piano viabile di progetto e terreno naturale, onde limitare lo spessore del terreno di ricoprimento che grava sulla struttura che lo deve sostenere, si è scelta la soluzione che prevede l'inserimento di vani di alleggerimento tra la soletta superiore della galleria viaria ed il terreno di ricoprimento.

Per permettere la continuità del canale Maestro, sovrastante il tracciato di progetto previsto in galleria, viene prevista sulla soletta superiore della galleria, un canale aperto in conglomerato cementizio armato che prosegue prima e dopo la galleria per 15 m per parte.

Per le opere d'imbocco è adottata una geometria che asseconda le scarpate sulle quali sono ubicati gli imbocchi e permette di contenere le interferenze sulla componente paesaggistica.

L'intervento di adeguamento è stato previsto al fine di ridurre gli impatti sul sistema insediativo, sul Canale Maestro, sui tre canali consortili e sulla viabilità provinciale (S.P. n. 27 'Mongabia'). In particolare l'intervento è stato volto a garantire la continuità idraulica dei canali mantenendo le stesse caratteristiche attuali, sezioni e pendenza.

Nei confronti dell'ambiente idrico superficiale l'intervento risulta migliorativo rispetto a quello prospettato nel Progetto Preliminare.

Corridoio plurimodale TIRRENO BRENNERO

Per quanto riguarda il suolo e sottosuolo l'abbassamento della livelletta non determina interferenze con la falda, rimanendo sempre ben al di sopra del livello idrico.

La realizzazione della galleria rispetto al tratto in trincea riduce le emissioni in atmosfera ed acustiche, che possono essere ritenute pertanto trascurabili nei confronti del ricettore presente in prossimità del tracciato, rappresentato da un'azienda agrituristica.

Per le altre componenti ambientali non si rilevano alterazioni degli impatti indotti.

#### 5 Variante in corrispondenza area servizio Mincio (confine Lombardia-Veneto)

Tale variante planimetrica risulta coerente con le prescrizioni CIPE N° 1 e N° 16, entrambe formulate per indicare che il tracciato in sede di progettazione definitiva si mantenga sovrapposto al tracciato pubblicato in data 21 Marzo 2003, per il tratto ricadente in Regione Lombardia, e subito dopo l'attraversamento del confine regionale con il Veneto, lo stesso, con un adeguato raggio di curvatura, si riporti sul tracciato pubblicato in data 28 luglio 2003 prescritto dalla Regione Veneto immediatamente dopo l'area di servizio Mincio.

Per quanto attiene l'Area di Servizio Mincio, nel Progetto Definitivo è stata traslata a sud, in ambito esterno al Parco del Mincio ed in Regione Veneto. La scelta della nuova ubicazione nasce dalla necessità di interporre tra l'uscita sud della nuova G.A. Mincio 2 e l'area di servizio stessa una distanza sufficiente per consentire una corretta decelerazione/accelerazione da parte dei flussi veicolari.

#### 6 Svincolo di interconnessione A15-A22

Il Progetto Definitivo prevede la modifica dell'assetto funzionale dello svincolo di interconnessione al fine di migliorare la sicurezza complessiva dell'utenza offrendo una soluzione direzionale per tutti i flussi veicolari mediante opportune geometrie plano/altimetriche e relative velocità di percorrenza nel rispetto del D.M. del 5/11/2001.

Il nuovo svincolo, rispetto a quello del Progetto Preliminare, si presenta meno invasivo in riferimento all'altimetria, ma più esteso dal punto di vista planimetrico. Questo aspetto pur comportando una modesta maggiorazione di occupazione di suolo e di consumo di materiale per la realizzazione degli svincoli, non si prevedono modifiche sulle interferenze già evidenziate nel Progetto Preliminare per quanto riguarda le emissioni acustiche ed atmosferiche in quanto gli unici ricettori presenti che possono essere interferiti, posti ad Est dell'A22, sono ricettori produttivi, per i quali viene mantenuto il pieno rispetto dei limiti normativi.

Anche per quanto riguarda le componenti 'naturali' (vegetazione, fauna ed ecosistemi) non si rilevano particolari variazioni in termini di impatti.

L'inserimento di opportune geometrie plano/altimetriche e relative velocità di percorrenza, previste per il miglioramento della sicurezza complessiva dell'utenza, riduce gli impatti sul rischio di incidente e conseguentemente sul sistema economico e insediativo.

#### 7 Predisposizione terza corsia

Il recepimento delle prescrizioni CIPE N°141 e 147, entrambe relative alla necessità di integrare lo Studio sulla Mobilità prodotto in sede preliminare, anche al fine di estendere le previsioni di traffico all'anno della fine della vita economica dell'infrastruttura, approfondendo il tema del traffico locale e della sua distribuzione nello scenario con presenza dell'autostrada regionale Cremona - Mantova, hanno consentito di valutare che il Raccordo Autostradale di progetto fino al 2035 presenterebbe un Livello di Servizio ottimale in termini di capacità trasportistica e di sicurezza per l'utenza. Superato questo orizzonte temporale si renderebbe necessario, a partire almeno dal tratto di sovrapposizione con la futura autostrada regionale Cremona-Mantova fino all'interconnessione con l'autostrada A22 "Modena-Brennero", adeguare la carreggiata autostradale a tre corsie per senso di marcia.

Tale aspetto era stato valutato anche in sede di Progetto Preliminare e di Studio di Impatto Ambientale in relazione agli impatti indotti dalle emissioni in atmosfera generate dal Traffico

Corridoio plurimodale TIRRENO BRENNERO

*Handwritten signatures and initials on the left margin, including a large 'LH' and several scribbles.*

*Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large 'LH' and several scribbles.*

*Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large 'LH' and several scribbles.*

Giornaliero Medio (TGM), assunto, già in quella sede, con valori sostanzialmente analoghi a quelli stimati, oggi, per lo scenario relativo alla fine utile dell'infrastruttura (anno 2042).

In risposta al potenziale incremento della domanda di mobilità si è proceduto sviluppando un progetto definitivo capace di una futura implementazione della propria capacità trasportistica e funzionale.

Già in questa fase, infatti, si è previsto di dimensionare acusticamente tutte le protezioni antifoniche previste sia con dune in terra, sia con schermi artificiali con i valori di traffico massimi, ovvero quelli attesi al 2042.

Inoltre, le dune in terra, sia di mitigazione acustica che di mitigazione ambientale, sono state posizionate rispetto alla piattaforma autostradale ad una distanza tale da consentire l'inserimento della futura terza corsia.

Tali manufatti, in quanto esterni alle aree operative per i lavori della terza corsia, consentiranno di proporsi, rispetto ai ricettori protetti, anche come opera di mitigazione della fase di cantierizzazione dei lavori.

Un criterio analogo è stato previsto in corrispondenza dei tratti in trincea, al fine di non operare alcun ulteriore intervento di scavo per il futuro adeguamento della carreggiata autostradale.

Sempre rispetto ad un futuro scenario che potrebbe richiedere l'adeguamento alla terza corsia di tratti significativi del raccordo autostradale di progetto, si è previsto di realizzare, in corrispondenza delle grandi strutture: Ponte strallato sul Fiume Po, Ponte sul Fiume Oglio, Ponte strallato sul Fiume Mincio, e per le Gallerie Artificiali Mincio 1 e Mincio 2, una sezione autostradale già adeguata alla terza corsia, in quanto tali tipologie di opere non consentirebbero alcun adeguamento della sezione pavimentata, se non operando la completa demolizione e ricostruzione.

Tale aspetto ha imposto la necessità di anticipare, in corrispondenza di questi manufatti, le caratteristiche geometriche della sezione autostradale opportunamente adeguata alla terza corsia per senso di marcia, in quanto qualsiasi altra soluzione alternativa avrebbe comportato l'interruzione dell'esercizio autostradale.

**Il 2 gruppo delle modifiche sono ascrivibili alle seguenti prescrizioni di carattere generale:**

- la prescrizione CIPE N° 131, riguardante l'inserimento del raccordo autostradale di progetto nel tessuto agricolo esistente;
- le prescrizioni CIPE N° 5, N° 30, N° 36, N° 38 e N° 56, relative ad una serie di indicazioni rispetto al tema progettuale degli svincoli e delle aree funzionali e operative in corrispondenza delle autostazioni autostradali.
- le prescrizioni CIPE N° 65, N° 75 e N° 85, nonché la raccomandazione N° 169.RL.25, relative ad una serie di indicazioni rispetto al tema della raccolta delle acque meteoriche di piattaforma, delle sezioni di deflusso delle opere idrauliche previste per il superamento delle molteplici e diffuse interferenze con la rete idrica ed irrigua di superficie e dei relativi valori di portata.

Le modifiche legate all'ottimizzazione della configurazione altimetrica dell'asse, sono conseguenti al rispetto delle prescrizioni CIPE N° 13, N° 57, N° 140 e N° 151, poiché tutte indicano la necessità di valutare in sede di progettazione definitiva un approfondimento della configurazione plano-altimetrica del Progetto Preliminare, per consentire di contenere al minimo i volumi di approvvigionamento dei materiali per la costruzione dei rilevati, compatibilmente alle esigenze idrogeologiche e di deflusso delle acque di sgrondo della piattaforma autostradale.

Per quanto attiene le modifiche planimetriche e altimetriche, indotte da prescrizioni e/o raccomandazioni di carattere puntuale, vengono descritte nel seguito procedendo a partire dall'inizio intervento.

- **TRATTO RICADENTE IN REGIONE EMILIA ROMAGNA, PROVINCIA DI PARMA:**  
sono presenti scostamenti planimetrici in relazione a:

Corridoio plurimodale TIRRENO BRENNERO

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

*[Handwritten signatures and initials on the left margin]*

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

- la prescrizione CIPE N° 11 per consentire al tracciato autostradale di allontanarsi dall'abitato di Coltaro, nel comune di Sissa, configurando una soluzione planimetrica conforme alla previsione grafica contenuta nella tavola "Assetto del territorio" del Piano Strutturale Comunale;
- la prescrizione CIPE N° 15, relativa all'inserimento di ponti strallati a due luci in corrispondenza dei Fiumi Po e Mincio;
- la raccomandazione N° 169.ER.14, relativa anche alla richiesta di migliorare l'interferenza del sedime autostradale rispetto ad un'attività sportiva (campo prove motocross).

sono stati effettuati modifiche altimetriche in relazione a:

- le prescrizioni CIPE N° 73 e N° 74, inerenti rispettivamente i criteri di dimensionamento dei manufatti di attraversamento del Torrente Recchio e la necessità di valutare il rischio di esondazione del torrente stesso, nel tratto del suo corso a monte dell'Autostrada del Sole, ai fini della progettazione del manufatto sotterraneo di attraversamento della A1.

Tale prescrizione ha determinato, nel tratto a monte dell'interconnessione con l'Autostrada A1, la necessità di adeguare il profilo longitudinale di progetto, al fine di garantire gli opportuni franchi idraulici. A ciò si collega l'intervento già descritto, relativo al prolungamento del sottopasso del raccordo autostradale di progetto all'autostrada A1, mediante un tratto di galleria artificiale.

- La prescrizione CIPE N° 9 e la raccomandazione N° 169.ER.12, entrambe formulate al fine di individuare una soluzione plano-altimetrica che, riducendo l'altezza dei rilevati, potesse consentire il sovrappasso dell'autostrada da parte della SP 10 di Cremona, in luogo della soluzione preliminare che prevedeva un lungo tratto in rilevato, di altezza considerevole;

• TRATTO RICADENTE IN REGIONE LOMBARDIA, PROVINCIA DI CREMONA:

sono presenti scostamenti planimetrici in relazione a:

- la prescrizione CIPE N° 25, formulata per salvaguardare una previsione urbanistica del PRG vigente del comune di Gussola, relativa ad una nuova pista da motocross;

sono stati effettuati modifiche altimetriche in relazione a:

- al fine di consentire alla S.P. 85 "di Casalmaggiore" di sottopassare il tracciato autostradale di progetto, in questo tratto si è proceduto all'adeguamento del profilo altimetrico; si è operata una puntuale ottimizzazione del profilo altimetrico per consentire al tracciato autostradale di superare con un adeguato franco due importanti interferenze infrastrutturali, rappresentate rispettivamente dalla ex S.S. 343 "Asolana" e dalla linea ferroviaria Parma-Brescia;
- infine, in corrispondenza dell'ex Area di Parcheggio "Calvatone", trasformata in base alla prescrizione CIPE N° 24 in Area di Servizio e successivamente rinominata in "Navarolo", si è proceduto ad eliminare l'interferenza diretta con il Canale Acque Alte sia adeguando opportunamente il profilo altimetrico di progetto, sia traslando leggermente a sud l'area stessa.

• TRATTO RICADENTE IN REGIONE LOMBARDIA, PROVINCIA DI MANTOVA:

sono presenti scostamenti planimetrici in relazione a:

- la prescrizione CIPE N° 15, relativa all'inserimento di ponti strallati a due luci in corrispondenza dei Fiumi Po e Mincio;

sono stati effettuati modifiche altimetriche:

- al fine di consentire alla S.P. 67 "Marcaria-Acquanegra" di sottopassare il tracciato autostradale di progetto, nonché superare l'interferenza del Fosso Cavata, oggetto di adeguamento idraulico da parte dell'AIPO, con un intervento denominato "Lavori di ristrutturazione della difesa idraulica della Città di Mantova";
- per consentire al tracciato autostradale di superare, con un adeguato franco, l'interferenza con il tracciato della nuova variante alla ex S.S. 236, in prossimità dell'abitato di Goito, compresa tra le località Contino e Marsiletti, prevista in ottemperanza alla prescrizione CIPE N° 21;

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

*[Handwritten signatures and initials on the left margin]*

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*



*Prof. Ing. Monica PASCA*

*Dott. Ing. Giovanni PIZZO*

*Prof. Ing. Pier Lodovico RUPI*

*Ing. Mario ROSSETTI*

*Arch. Alessandro M. DI STEFANO*

*Monica Pasca*  
*Giovanni Pizzo*  
*Pier Lodovico Rupi*  
*Mario Rossetti*  
*Alessandro M. Di Stefano*