

Lista di controllo per la valutazione preliminare

(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

Progetto: *Autostrada del Brennero (A22) - Rifacimento di un sovrappasso autostradale in provincia di Mantova: n°108 "S.P. Villanova De Bellis" (km 257+845)*

Comune interessato: *Mantova*

Proponente: *Autostrada del Brennero S.p.A.*

1. Titolo del progetto

Rifacimento del sovrappasso autostradale n°108 "S.P. Villanova De Bellis" (km 257+845) presente lungo il tracciato dell'Autostrada del Brennero A22, in comune di Mantova

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 18)	<i>"Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sè sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato."</i> La modifica riguarda opere relative ad autostrade (All. II, punto 10).
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Il progetto, promosso dalla Società Autostrada del Brennero, riguarda il rifacimento del sovrappasso autostradale n°108 "S.P. Villanova De Bellis" (km 257+845) presente lungo il tracciato dell'autostrada del Brennero A22, in comune di Mantova.

L'intervento fa parte dei numerosi impegni sottoscritti dalla Società in sede di proroga della propria concessione autostradale, e prevede l'adeguamento delle strutture in progressivo stato di usura attraverso la loro demolizione e ricostruzione con l'utilizzo dei più moderni criteri in materia di tecnica costruttiva e tecnologia dei materiali, con capacità portanti in linea con le vigenti Norme Tecniche per le Costruzioni (D.M. 14 gennaio 2008), anche in materia antisismica, per quanto attiene ai ponti di I^a categoria.

Per la localizzazione del sovrappasso n. 108 vedasi la seguente tavola contenuta nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 1 - Inquadramento geografico del sovrappasso n. 108 su ortofoto

4. Localizzazione del progetto

Il sovrappasso oggetto di progetto di rifacimento è esistente e posizionato dove sono già presenti infrastrutture ed elementi antropici diffusi.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE E USO DEL SUOLO

Il sovrappasso n°108 "S.P. Villanova De Bellis" (km 257+845) si trova nel territorio comunale di Mantova, ad ovest dell'omonimo abitato Villanova De Bellis. Dal punto di vista altimetrico, nei dintorni dell'area di indagine, i terreni sono pianeggianti e si collocano indicativamente ad una quota di 24 m s.l.m. Le coordinate geografiche del sovrappasso sono 45° 9'11.32"N 10°51'51.38"E. In fase di cantiere

verranno interessare anche alcune aree ricadenti nel limitrofo comune di San Giorgio di Mantova (MN).

In base ai dati DUSAF 5.0 - Uso del suolo 2015, consultati sul Geoportale della Regione Lombardia¹, l'area di intervento e le aree logistiche e di deposito sono classificate come:

- 1221 – reti stradali e spazi accessori
- 1222 - reti ferroviarie e spazi accessori
- 1412 – aree verdi incolte
- 2111 – seminativi semplici
- 3112 – boschi di latifoglie a densità bassa
- 3241 – cespuglieti con presenza significativa di specie arbustive alte ed arboree

Per l'inquadramento territoriale del sovrappasso n. 108 si vedano le seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 2 - Localizzazione sovrappasso n° 108 su carta tecnica
- TAVOLA 3 - Sovrappasso n° 108 su ortofoto
- TAVOLA 4 - Veduta del sovrappasso n° 108
- TAVOLA 5 - Stralcio Tav. 13.1.4 di progetto con indicato il limite dell'area di intervento e il perimetro all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito – sovr. n°108
- TAVOLA 6 - Veduta "aerea" delle superfici all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito (Bing Maps) - sovrappasso n°108
- TAVOLA 7 - Sovrappasso n. 108 - Particolare dell'uso del suolo DUSAF 5.0 2015 in corrispondenza dell'area di intervento e di cantiere

VALENZE AMBIENTALI

Il **sovrappasso n. 108**, secondo il PTCP vigente del 2010 della provincia di Mantova, ricade in aree con prevalente destinazione produttiva. A sud del sovrappasso è presente un'area con funzionalità intermodale. A nord est il territorio viene riconosciuto come corridoio verde secondario grazie anche alla presenza (ma fuori dall'area di intervento, a circa 200 m di distanza) di un corso d'acqua di rilevante valore naturalistico-ambientale (Cavo Dugale).

Dalle tavole della rete ecologica identificata dalla pianificazione territoriale comunale dei Comuni di Mantova e San Giorgio di Mantova (in cui vengono interessate alcune aree in fase di cantiere) emerge come il sovrappasso sia localizzato in aree con forte pressione antropica, specialmente a sud, e aree agricole di valenza produttiva a nord, senza andare ad interessare zone potenzialmente importanti dal punto di vista naturalistico.

Lungo le scarpate dell'attuale sovrappasso sono segnalati siepi, filari e formazioni lineari lungo il canale di scolo che sarà oggetto di spostamento. Una parte del reticolo idrico, a est del sovrappasso, è indicato nella rete ecologica comunale con una fascia di tutela.

A nord della rampa est è indicata un'area con vegetazione forestale definita ad elevata naturalità. Si tratta della scarpata della rampa e di un piccolo triangolo di terreno con formazioni arboree e arbustive sviluppate.

Non emergono nelle immediate vicinanze del sovrappasso altre zone sensibili.

Per le valenze ambientali del sovrappasso n. 108 si vedano le seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 8 - Localizzazione del sovrappasso n. 108 rispetto alle Indicazioni paesaggistiche e ambientali del PTCP vigente 2010 (stralcio TAV. 1B Valore storico e culturale)
- TAVOLA 9 - Localizzazione del sovrappasso n. 108 rispetto alle Indicazioni paesaggistiche e ambientali del PTCP vigente 2010 (stralcio TAV. 1.D.Nord)
- TAVOLA 10 - Localizzazione del sovrappasso n. 108 rispetto alla Tavola PS4 "Rete ecologica comunale" del P.G.T. vigente di Mantova 2012
- TAVOLA 11 - Localizzazione del sovrappasso n. 108 rispetto a stralcio della Tavola PS06p "Corridoi ecologici e sistema del verde ambientale" del P.G.T. di San Giorgio di Mantova (MN)

RETE NATURA 2000

Nel comune di Mantova sono presenti alcuni siti della Rete Natura 2000:

- ZPS IT20B0009 "Valli del Mincio";

¹ <http://www.geoportale.regione.lombardia.it>

- ZPS IT20B0010 "Vallazza";
- SIC IT20B0014 "Chiavica del Moro"

Il sovrappasso n. 108 dista dai più vicini siti:

- circa 2,4 km dalla ZPS IT20B0009 "Valli del Mincio";
- circa 3,8 km dalla ZPS IT20B0010 "Vallazza";
- circa 5,3 km dal SIC IT20B0014 "Chiavica del Moro"

L'area di influenza del progetto non va ad interessare, nemmeno indirettamente, questi siti.

Per le valutazioni sulla Rete Natura 2000 del sovrappasso n. 108 si vedano le seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 12 - Localizzazione del sovrappasso n. 108 rispetto ai siti della Rete Natura 2000

5. Caratteristiche del progetto

Data la tipologia di progetto, l'intervento non è soggetto alle disposizioni di cui al Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105 relativo al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze e/o preparati pericolosi.

STATO ATTUALE DEL SOVRAPPASSO ESISTENTE E MOTIVAZIONI DELL'INTERVENTO

Il sovrappasso attuale è del tipo a 4 travi accostate con tre campate, di luce rispettivamente pari a 10, 36 e 10 metri, appoggiate a due spalle a parete cava e due pile composte da due pilastri, uno per trave.

La sezione attuale è di 9,5 m (1.00+7.50+1.00).

La tipologia delle strutture attuali è illustrata nella seguente tavola contenuta nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 13 – Tipologia delle strutture esistenti del sovrappasso n. 108 – sezioni longitudinale e trasversale

Nel corso delle ispezioni periodiche sono state riscontrate alcune problematiche, legate soprattutto alle strutture in elevazione. Le pile mostravano evidenti segni di distacco del calcestruzzo di ricoprimento delle armature, che affioravano in stato di ossidazione, soprattutto nelle parti superiori, ovvero nei pressi degli appoggi delle travate.

Per rimediare a tale situazione di degrado, recentemente è stato eseguito un intervento di manutenzione sulle pile, che consiste nell'irrigidimento dei pilastri attraverso un setto di collegamento in cemento armato e nel rinforzo della parte fondazionale. Tale intervento si è reso necessario per il mantenimento in efficienza dell'opera ma non può essere considerato definitivo.

I giunti di dilatazione evidenziano caratteristiche di permeabilità e di assoluta inefficienza: l'acqua stagnante in sottopavimentazione bagna, infatti, le testate delle travi, soprattutto in prossimità delle selle Gerber.

La situazione è resa più critica dal fatto che il sovrappasso è stato progettato e realizzato in ottemperanza ai carichi previsti dalla Circolare n° 384 del 14 febbraio 1962 "Norme relative ai carichi per il calcolo dei ponti stradali", ormai non più adeguati alle sollecitazioni previste da normative tecniche più recenti.

Il quadro normativo attuale, definito dal D.M. 14 gennaio 2008, "Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni", prevede, infatti, un notevole incremento dei carichi mobili per i ponti stradali della categoria ed obbliga la verifica sismica delle opere di primaria importanza, tra cui i ponti autostradali, rendendo di fatto del tutto inadeguato il sovrappasso in oggetto.

Gli interventi di rinforzo localizzato di singoli elementi strutturali e quelli volti al ripristino delle condizioni di durabilità delle zone maggiormente ammalorate, progettati o già realizzati, non possono considerarsi definitivi; tali valutazioni hanno reso inattuabile un intervento più complesso di risanamento dell'opera, spingendo verso un completo rifacimento.

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO

Il progetto prevede di demolire l'attuale sovrappasso, per ricostruirlo con criteri idonei alle attuali esigenze di portata, di sicurezza e di resistenza sismica, adeguando nel contempo le sezioni trasversali agli attuali carichi di traffico. A fine lavori, gli impalcati presenteranno altresì una resistenza al degrado maggiore tipica delle tecnologie attuali.

La scelta di prevedere un impalcato a campata unica, con luce teorica di 45 m, consente una limitazione degli scavi per le fondazioni e una maggior rapidità di montaggio, limitando ad una notte la totale chiusura al traffico autostradale e riducendo l'impatto generale del cantiere.

Tra il piano viabile ed i marciapiedi verrà montata una barriera di sicurezza di classe di contenimento H3, mentre in corrispondenza dei bordi laterali del sovrappasso è prevista l'installazione di pannelli di protezione in polimetilmetacrilato (PMMA).

La tipologia del nuovo sovrappasso è illustrata nella seguente tavola contenuta nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 14 – Tipologia del nuovo sovrappasso n. 108 in affiancamento al sovrappasso ferroviario - prospetto e foto opera simile

La larghezza del sovrappasso progettato è stata definita in funzione dell'arteria stradale che il medesimo è chiamato a servire, tenendo conto anche delle esigenze legate al transito di pedoni e/o ciclisti. In particolare il sovrappasso n°108 "S.P. Villanova De Bellis" avrà una sezione trasversale di larghezza complessiva pari a 14.40 m (sede stradale da 9.00 m, un marciapiede ed una pista ciclabile rispettivamente da 1.50 m e 2.50 m netti).

Le fondazioni delle spalle del nuovo sovrappasso saranno realizzate su pali trivellati di lunghezza 38 metri.

Le rampe di accesso al nuovo sovrappasso si svilupperanno quasi interamente sui rilevati stradali esistenti, ampliandosi leggermente sul lato sud.

La sovrapposizione ante e post operam è illustrata nella seguente tavola contenuta nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 15 – Planimetria di raffronto stato attuale - stato di progetto del sovrappasso n° 108

OPERE MINORI

A causa dell'allargamento della sezione del corpo stradale del sovrappasso n°108 "S.P. Villanova De Bellis", in sede di rifacimento si renderà necessario l'approntamento di alcune opere minori:

- Alla base della rampa est, sul lato nord, è presente l'accesso ad una proprietà privata e ad una strada podereale. Per mantenere tale accesso nella posizione attuale occorre prolungare a ovest il muro di sottoscarpa attualmente presente, lungo 124 m e di altezza variabile; il nuovo muro, di lunghezza pari a 10.00 m, avrà un'altezza compresa tra 3.20 e 3.60 m. Inoltre, in testa al muro esistente, per una lunghezza di 29.70 m, dovrà essere realizzato un nuovo cordolo di coronamento, necessario per il contenimento della terra vegetale di ricoprimento della nuova scarpata di progetto.
- Sul lato nord della stessa rampa, in prossimità della spalla del nuovo sovrappasso, dovrà essere realizzato un secondo muro di sottoscarpa, di lunghezza pari a circa 9 m e altezza variabile da 3.00 a 3.50 m, a protezione del tombino di attraversamento del rilevato stradale esistente. All'interno del tombino trovano alloggiamento l'oleodotto in pressione I.E.S. e le tubazioni di acquedotto e metanodotto gestite da A.S.M. Mantova.
- Il fosso di guardia che si sviluppa lungo il lato sud di entrambe le rampe verrà spostato. Lo scolo, per una lunghezza totale di circa 318 m, sarà riposizionato più a sud rispetto alla posizione attuale, alla base della scarpata del nuovo rilevato stradale.
- In prossimità della spalla est del sovrappasso in progetto è prevista la realizzazione di un canale ad "U" in c.a. di larghezza totale pari a 3.80 m e altezza 3.00 m (dimensioni interne 3.00x2.50 m), lungo circa 15 m e necessario per collegare il tombino $\varnothing 1000$ mm esistente di attraversamento dell'autostrada con lo scolo nella nuova posizione prevista dal progetto.

PROGRAMMA DEI LAVORI E TEMPI DI ESECUZIONE

Per la realizzazione dei lavori in progetto si prevede un totale di n. 378 giorni naturali e consecutivi.

L'intervento comporterà alcune interferenze con il traffico autostradale:

- n° 2 notti (dalle 22 alle 5) con chiusura completa di entrambe le carreggiate autostradali (1 notte per varo ponte in posizione definitiva, 1 notte per demolizione ponte esistente)
- n° 6 giorni con riduzione di corsie (per lavorazioni varie da effettuarsi dall'interno della sede autostradale)

Per una descrizione dettagliata della tempistica delle attività di cantiere si rimanda al cronoprogramma illustrato nella seguente tavola contenuta nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 16 - Cronoprogramma delle lavorazioni per il rifacimento del sovrappasso n. 108 "Villanova De Bellis"

FASE DI CANTIERE

In fase di cantiere è previsto l'utilizzo dei seguenti macchinari:

- Ruspa cingolata con pinze idrauliche per demolizione sovrappasso esistente e relative sottostrutture
- Scavatore per demolizione rilevati esistenti (scotico, gradonature, etc.) e per scavi per realizzazione nuove spalle e rilevati
- Autocarro per trasporto materiali
- Trivella perforatrice per scavi per realizzazione nuove spalle
- Betoniera per cassetatura, armatura e getto calcestruzzo spalle
- Autocarri con rimorchio per trasporto travi
- Autogru per varo travi
- Finitrice per pavimentazione sovrappasso e rampe
- Pala gommata per demolizione parziale rilevati esistenti e movimentazione materiale
- Rullo compattatore per realizzazione nuovi rilevati
- Battipali per posa sicurvia sulle rampe

In fase di cantiere, oltre alle aree di intervento, sarà necessario utilizzare delle aree per la logistica ed il deposito dei materiali e dei mezzi che verranno utilizzati in fase di demolizione e ricostruzione del sovrappasso.

Sono previste due aree logistiche e di deposito, una sul lato ad est dell'autostrada ed una ad ovest, aventi un'estensione rispettivamente di circa 2000 mq e 1500 mq.

Per l'individuazione di tali aree si rimanda alla seguente tavola contenuta nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 5 - Stralcio Tav. 13.1.3 di progetto con indicato il limite dell'area di intervento e il perimetro all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito - sovrappasso n°108

In queste aree è prevista l'asportazione dei soprassuoli e dello strato vegetale, il deposito del terreno in cumuli di altezza massima inferiore a 4 metri, il riporto di materiale idoneo a rendere l'area utilizzabile, l'asportazione dello stesso a fine lavori, la stesa del terreno vegetale inizialmente asportato, il ripristino della fertilità iniziale dei terreni oggetto di occupazione temporanea. Per "riporto di materiale idoneo" si intende materiale stabilizzato per fondazioni stradali. Nell'area logistica triangolare situata sul lato nord della nuova rampa est verrà ripristinata la vegetazione esistente tramite la piantumazione di specie autoctone.

MODALITA' REALIZZATIVE/SOLUZIONI PROGETTUALI FINALIZZATE A MINIMIZZARE EVENTUALI INTERFERENZE CON LE AREE SENSIBILI INDICATE IN TABELLA 8

Il tema delle soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le interferenze viene qui trattato facendo riferimento alle diverse matrici ambientali potenzialmente impattate, con particolare riferimento alla potenziale presenza di situazioni di criticità eventualmente già in essere nella situazione ante intervento. Per le matrici ambientali sulle quali in base all'analisi condotta è stato ritenuto opportuno adottare specifiche misure, vengono poi descritte le misure progettuali adottate.

Per quanto riguarda la qualità dell'**ARIA** ambiente (punto 5.1 Tabella 8), in fase di costruzione verranno adottate **misure per la prevenzione della produzione e la limitazione della diffusione di polveri** (per le terre e i materiali di riporto: bagnamento delle superfici, limitazione delle altezze di versamento in caso di movimentazione, sospensione della movimentazione in caso di vento forte); inoltre gli effetti indiretti legati al traffico verranno limitati mediante l'adozione di **modalità di gestione del cantiere e del traffico**

autostradale tali da evitare perturbazioni significative al traffico, quali l'effettuazione delle lavorazioni che comportano la temporanea chiusura al traffico di una o più carreggiate in orario notturno, ove possibile, e comunque in periodi dell'anno diversi da quelli caratterizzati da traffico più intenso. Per la viabilità ordinaria (SP30) transitante sul sovrappasso, durante la chiusura dello stesso, il traffico verrà attentamente gestito indicando localmente le deviazioni ed assicurando costantemente la disponibilità di un percorso alternativo che non determina significativi allungamenti dei tragitti.

Per quanto riguarda la qualità delle ACQUE (punto 5.2 Tabella 8), il progetto non comporta l'impiego di sostanze inquinanti pericolose per la qualità delle acque, salvo i normali carburanti ed olii (sia lubrificanti che per i circuiti oleodinamici) dei mezzi d'opera e normali materiali per l'edilizia (cemento, fanghi bentonitici, ecc.). Al fine di assicurare che il rifacimento del sovrappasso non comporterà effetti negativi di alcun genere, il promotore ha adottato specifiche misure operative. Per la realizzazione dei pali di fondazione verranno impiegati fanghi bentonitici e non miscele polimeriche. I fanghi utilizzati non costituiscono sostanze pericolose. Si tratta di argille naturali il cui componente principale è la montmorillonite, un minerale argilloso appartenente alla classe dei fillosilicati. L'impiego della bentonite in cantiere avverrà secondo una procedura operativa finalizzata alla prevenzione di spandimenti, in particolare verso corsi d'acqua, per evitare l'intorbidimento delle acque. Per quanto riguarda carburanti e olii eventuali sversamenti accidentali in cantiere verranno prevenuti con un'**attenta gestione** delle attività che viene dettagliata nel piano di sicurezza e coordinamento.

Per quanto riguarda la **POTENZIALITÀ ARCHEOLOGICA** segnalata nell'area di intervento dal P.G.T. (punto 7 Tabella 8), sono stati eseguiti i necessari studi per la **verifica archeologica preliminare** per valutare l'entità di tale potenzialità. Conformemente alle prescrizioni impartite dalla competente Soprintendenza, verranno adottate tutte le cautele necessarie sia anteriormente all'intervento (indagini archeologiche preventive), sia anche in corso d'opera (assistenza archeologica), qualora dopo le indagini preventive non risulti possibile escludere del tutto la presenza di beni archeologici.

Per quanto riguarda la presenza sul territorio di **PRODUZIONI AGRICOLE DI PARTICOLARE QUALITÀ E TIPICITÀ** (art. 21 D.Lgs. 228/2001 - punto 8 Tabella 8), l'intervento non andrà ad interessare "Aree di pregio vitivinicolo", ma solo porzioni limitate (in fase di cantiere e in minima parte ad opera realizzata) di aree verdi incolte o coltivate a seminativo semplice. Per le aree coltivate che verranno occupate temporaneamente in fase di cantiere è prevista, al termine dei lavori, la restituzione delle superfici agli usi agricoli precedenti. Inoltre, la collocazione di tali aree di temporaneo utilizzo è stata valutata, scegliendo come area principale (logistica e di deposito) un'area che risulta essere incuneata tra l'autostrada e un'ampia area destinata a sottostazione gas (anch'essa dunque estranea alle attività agricole) ed immediatamente contigua alle aree interessate dall'opera. In tal modo sarà minimizzata l'interferenza con le normali attività agricole di conduzione dei fondi agricoli vicini, data l'assenza di alcun nuovo fenomeno di frammentazione o disturbo. Infine, anche in relazione ad altri interventi su sovrappassi autostradali ubicati nelle vicinanze, l'intervento di demolizione del sovrappasso esistente n. 108 e di ricostruzione del nuovo sovrappasso nello stesso punto, è stato pianificato in modo da garantire durante i lavori la percorribilità di tragitti alternativi nelle immediate vicinanze, tali da non comportare significativi aggravii per le attività agricole e per l'accesso ai punti significativi della filiera agroalimentare quali mercati e poli di trasformazione e stoccaggio.

Le **CARATTERISTICHE SISMICHE** specifiche del territorio in cui ricade l'intervento individuate dall'O.P.C.M. 3519/2006 (punto 12 Tabella 8) sono state considerate nei criteri di progettazione della nuova opera **adottando criteri di progettazione antisismici**. Una delle principali motivazioni del rifacimento del sovrappasso è proprio la messa in sicurezza dal punto di vista sismico rispetto ai nuovi parametri. Da questo punto di vista si ha pertanto un sicuro e significativo **effetto positivo** dell'intervento, in termini di sicurezza e di garanzia di fruibilità dell'opera.

Per quanto riguarda le **INTERFERENZE** con i sottoservizi e le infrastrutture a rete presenti a nord del sovrappasso, la progettazione ha provveduto a risolverle con **opportuni interventi** specifici (vedasi opere minori).

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	<i>N.B. L'autostrada A22 Brennero-Verona-Modena è stata autorizzata anteriormente all'entrata in vigore della legge n. 389/1986 che ha originariamente introdotto la VIA.</i>
<input type="checkbox"/> VIA	
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	<i>N.B. Il provvedimento che abilita alla costruzione e all'esercizio delle autostrade non assume la denominazione di "autorizzazione" ma di "concessione" (vedasi punto successivo)</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Convenzioni regolanti la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada A22-Brennero-Verona-Modena	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Convenzione di data 29 luglio 1999 disciplinante la concessione alla Società della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada A22 Brennero-Verona-Modena;</i> • <i>Convenzione aggiuntiva di data 6 maggio 2004, approvata con Decreto Interministeriale 20 settembre 2005 (prot. 3585 del 23 settembre 2005);</i> • <i>Addendum di data 16 dicembre 2004, approvato con Decreto Interministeriale 20 settembre 2005 (prot. 3585 del 23 settembre 2005);</i> • <i>Atto aggiuntivo di data 18 ottobre 2005, approvato con Decreto Interministeriale 20 novembre 2005 (prot. 4651 del 30 novembre 2005).</i> <p><i>Le Convenzioni ed i relativi addenda ed atti aggiuntivi sono stati sottoscritti dall'Ente Nazionale per le Strade-ANAS, approvate con decreti adottati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e registrati dalla Corte dei Conti.</i></p> <p><i>I poteri di Ente Concedente che in precedenza erano in capo all' Ente Nazionale per le Strade-ANAS (poi divenuto ANAS S.p.A.), dal 1° ottobre 2012 sono stati trasferiti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), in base all'art. 36 del D.L. n. 98/2011, convertito in L. n. 111/2011 e s.m.i., e dell'art. 11, comma 5, D.L. n. 216/2011, convertito in L. n. 14/2012 e s.m.i. La struttura del MIT competente per l'autostrada del Brennero è la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali.</i></p>

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Accertamento della conformità urbanistica (procedura di cui all'art. 2 del DPR n. 383/1994) oppure <input checked="" type="checkbox"/> Approvazione del progetto, previa indizione di Conferenza dei servizi (procedura di cui all'art. 3 del DPR n. 383/1994)	<p><i>Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) d'intesa con la Regione Lombardia.</i></p> <p><i>Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) d'intesa con la Regione Lombardia.</i></p>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio:	<p><i>N.B. Non prevista/sostituita dal certificato di collaudo.</i></p> <p><i>Per l'autorizzazione all'inizio dei lavori e la certificazione di rispondenza alle norme sismiche si veda la sezione "altre autorizzazioni"</i></p>
<p>Altre autorizzazioni:</p> <input checked="" type="checkbox"/> Approvazione del progetto con procedura d'intesa Stato-Regione <input checked="" type="checkbox"/> Approvazione ai sensi della convenzione di concessione e dichiarazione di pubblica utilità. <input checked="" type="checkbox"/> Collaudo ai sensi del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione per l'inizio dei lavori (autorizzazione sismica) ai sensi dell'art. 8 della l.r. n. 33/2015). <input checked="" type="checkbox"/> Certificato di collaudo statico ai sensi della legge 5 novembre 1971, n. 1086 e visto comunale di attestazione dell'avvenuto deposito; (NB in forza dell'articolo 9 della legge regionale n. 33/2015, il certificato di collaudo con il visto comunale di attestazione dell'avvenuto deposito tiene luogo dell'attestato di rispondenza dell'opera previsto dall'art. 62 del DPR 380/2001). <input checked="" type="checkbox"/> Conferma dell'esclusione dalla procedura di valutazione di incidenza ambientale sulla Rete Natura 2000	<p><i>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- Direzione generale per lo sviluppo del territorio</i></p> <p><i>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali</i></p> <p><i>Collaudatore o Commissione di collaudo</i></p> <p><i>Comune di Mantova</i></p> <p><i>Ingegnere collaudatore (statico) / Comune di Mantova</i></p> <p><i>Ente Parco del Mincio</i></p>

8. Aree sensibili e/o vincolate

Per l'individuazione dei vincoli si rimanda alle seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 17 – Localizzazione del sovrappasso n. 108 rispetto alle aree protette (Geoportale provincia di Mantova)
- TAVOLA 18 - Localizzazione del sovrappasso n. 108 rispetto alle isopieze (stralcio Tav. 4 Carta idrogeologica e della vulnerabilità del P.G.T. nov. 2012)
- TAVOLA 19 – Localizzazione del sovrappasso n. 108 rispetto alle zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica (estratto mappa "Vincoli in Rete" e "SITAP")
- TAVOLA 20 - Localizzazione del sovrappasso n. 108 su stralcio tavola DP.3.a. Vincoli paesaggistici del P.G.T. del comune di Mantova (nov. 2012)
- TAVOLA 21 - Stralcio Tavola patrimonio ambientale dell'"Analisi e classificazione del patrimonio ambientale del territorio del comune di Mantova" del gennaio 2011
- TAVOLA 22 - Stralcio Tav. 3C Carta dei tipi forestali del Piano di Indirizzo Forestale PIF 2009-2019 della Provincia di Mantova (UTR Val Padana - Mantova)
- TAVOLA 23 - Localizzazione del sovrappasso n. 108 su stralcio tavola RA.1 Criticità del P.G.T. del comune di Mantova (nov. 2012)
- TAVOLA 24 - Localizzazione del sovrappasso n. 108 su stralcio tavola DP.6 Previsioni del P.G.T. del comune di Mantova (nov. 2012)
- TAVOLA 25 - Localizzazione del sovrappasso n. 108 su stralcio tavola PR2 Modalità di intervento per ambiti di sostenibilità paesaggistica del P.G.T. del comune di Mantova (nov. 2012)
- TAVOLA 26 - Localizzazione del sovrappasso n. 108 rispetto alle aree le mappe di pericolosità e di rischio del Piano Alluvioni del Bacino del Po (consultabili sul Geoportale della Regione Lombardia)

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcune zone umide di importanza internazionale (RAMSAR⁴)</p> <p>Il sovrappasso n° 108 dista:</p> <ul style="list-style-type: none"> • circa 10,5 km dalle "Valli del Mincio" <p>La "Palude del Busatello" dista circa 16,5 km.</p> <p>L'intervento di rifacimento del sovrappasso si inserisce in un contesto antropizzato e non andrà ad interessare elementi che possono presentare un rapporto di funzionalità con le aree umide presenti sul territorio circostante.</p>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Zone costiere e ambiente marino si trovano ad una distanza maggiore di 15 km

² Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

³ Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

⁴ Verificato su Geoportale Nazionale

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Nel raggio di 15 km non sono presenti⁵ zone montuose con quota superiore a 1.600 m.</p> <p>Le formazioni forestali più vicine, riconosciute dalla pianificazione provinciale e regionale, sono quelle all'interno del Parco del Mincio a circa 2,4 km.</p> <p>La Tav. DP.3.a. "Vincoli paesaggistici" indica l'area a nord della rampa est come "<i>Boschi da rilievo comunale (gennaio 2011)</i>". Nell'"Analisi e classificazione del patrimonio ambientale del territorio del comune di Mantova" del gennaio 2011, a cui si fa riferimento, l'area oggetto di analisi è stata classificata in campo come "<i>Boschetto</i>", ovvero come "sistema agroforestale con grado di copertura arboreo-arbustiva > 20% e ampiezza < 2.000 m". L'area non risulta pertanto riconducibile alla definizione di bosco così come previsto dall'art. 3 del Decreto Legislativo 3 aprile 2018, n. 34 "Testo unico in materia di foreste e filiere forestali". Non ricade quindi nemmeno nella definizione di "<i>territori ricoperti da boschi</i>" ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera g) del D. Lgs. n. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137".</p> <p>La Regione Lombardia - Ufficio Territoriale Regionale Val Padana - Mantova nel Piano di Indirizzo Forestale (PIF) della provincia di Mantova non riconosce, per l'area in esame, alcuna tipologia forestale.</p>

⁵ Verificato su SITAP

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
<p>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)</p>	□	■	<p>L'area di intervento non ricade in nessuna area protetta o tutelata e non andrà ad interessare elementi che possono presentare un rapporto di funzionalità con le aree tutelate.</p> <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcune aree protette (EUAP⁶) ai sensi della L. 394/1991, in particolare il sovrappasso n° 108 dista:</p> <ul style="list-style-type: none"> • circa 2,4 km Riserva naturale "Vallazza" • circa 10,2 km Riserva naturale nazionale "Bosco Fontana" • circa 10,7 km Riserva Regionale "Valli del Mincio" <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni siti della Rete Natura 2000⁷, in particolare il sovrappasso n° 108 dista:</p> <ul style="list-style-type: none"> • circa 2,4 km dal sito IT20B0010 "Vallazza; • circa 3,8 km dal sito IT20B0009 "Valli del Mincio" • circa 5,3 km dal sito IT20B0014 "Chiavica del Moro" • circa 8,1 km dal sito IT20B0017 "Ansa e valli del Mincio" • circa 8,7 km dal sito IT20B0501 "Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia" • circa 10,2 km dal sito IT20B0011 "Bosco Fontana" <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni Parchi, in particolare il sovrappasso n° 108 dista:</p> <ul style="list-style-type: none"> • circa 2 km dal Parco Regionale del Mincio • circa 13,3 km dal Parco Locale d'Interesse Sovracomunale Parco "Golene Foce Secchia".

⁶ Verificato su Geoportale Nazionale (<http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>)

⁷ Verificato su Geoportale Provincia di Mantova "Aree Protette" (<http://www.geoportale.regione.lombardia.it/atlanterptr>)

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria ⁸ :			<p>In base alle “Linee Guida”⁹ del Ministero approvate con il D.M. n. 52/2016, il confronto tra il progetto e gli eventuali superamenti degli standard di qualità ambientale, fissati dalla normative dell’UE per la qualità dell’aria ambiente e per la qualità delle acque dolci, costiere e marine, si applica solo a progetti individuati nell’allegato IV di tipologia diversa da quella dell’intervento in esame.</p> <p>Per completezza documentale e maggiore trasparenza, nel seguito si evidenziano comunque i dati di cui al punto 4.3.6 delle citate “Linee Guida”.</p>

⁸ Per la qualità dell’aria ambiente (Limiti D.Lgs. 155/2010) e per la qualità delle acque (zone vulnerabili ai Nitrati), in base alle Linee Guida allegate al D.M. n. 52/2015.

⁹ Decreto Ministeriale 30 marzo 2015 n. 52 - 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 (GU Serie Generale n.84 del 11.4.2015) - Ministero dell’Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
5.1 Qualità dell'aria ambiente	■	□	<p><u>Per completezza documentale</u>, nel seguito si evidenziano i dati relativi ai superamenti degli standard di qualità dell'aria ambiente.</p> <p>In base ai dati ARPAL¹⁰, in Provincia di Mantova gli inquinanti normati che sono risultati critici sono il particolato atmosferico (in particolare il PM₁₀ per quanto attiene agli episodi acuti) e l'ozono.</p> <p>In base al D.M. n. 52/2016 <u>il criterio specifico</u> (ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA) <u>della localizzazione</u> del progetto in zone in cui gli standard di qualità ambientale stabiliti dalla legislazione comunitaria per l'aria ambiente sono già stati superati, <u>è applicabile solo ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti: 1.c)</u> (impianti per l'allevamento intensivo di animali), 2.a) (Industria energetica ed estrattiva - attività di ricerca sulla terraferma delle sostanze minerali di miniera, ivi comprese le risorse geotermiche), al punto 3 (progetti relativi alla lavorazione dei metalli e dei prodotti minerali), limitatamente alle lettere a), b), d), e), l), m), n), o), p), ai punti 4.h) (molitura dei cereali, industria dei prodotti amidacei, industria dei prodotti alimentari per zootecnia) e 4.i) (zuccherifici, impianti per la produzione di lieviti), ai punti 5.a) (impianti di fabbricazione di pannelli di fibre, pannelli di particelle e compensati), 5.b) (impianti per la produzione e la lavorazione di cellulosa) e 5.d) (impianti per la concia del cuoio e del pellame), al punto 6.a) (industria della gomma e delle materie plastiche), al punto 7.a) (progetti di sviluppo di zone industriali o produttive), ai punti 7.r) (impianti di smaltimento di rifiuti urbani non pericolosi, mediante operazioni di incenerimento o di trattamento) e 7.s) (impianti di smaltimento di rifiuti speciali non pericolosi mediante operazioni di incenerimento o di trattamento), limitatamente agli impianti di incenerimento, ai punti 8.e) e 8.m).</p> <p><u>Tale criterio specifico non è dunque applicabile al presente progetto.</u></p>

¹⁰ "Rapporto sulla qualità dell'aria in provincia di Mantova" di ARPAL relativa all'anno.

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
5.2 Qualità delle acque dolci	■	□	<p><u>Per completezza documentale</u>, nel seguito si evidenziano i dati relativi ai superamenti degli standard di qualità delle acque dolci.</p> <p>Nel Rapporto ARPAL sullo Stato delle acque superficiali in provincia di Mantova, che riassume il monitoraggio eseguito nel 2012, viene confermato che le criticità maggiori sono sui corsi d'acqua artificiali, soprattutto legate all'impatto dovuto all'utilizzo di diserbanti.</p> <p>Il Rapporto ARPAL sullo Stato delle acque sotterranee in provincia di Mantova, che riassume il monitoraggio eseguito nel 2012, non attesta particolari trend di evoluzione. La maggioranza dei punti presenta contaminazione di origine naturale dovuta alle facies idrochimiche della provincia (Ammonio, Manganese, Ferro, Arsenico).</p> <p>La contaminazione di origine antropica è prevalentemente dovuta alla vocazione agricola della provincia che comporta l'utilizzo di massicce quantità di fitofarmaci e nitrati che, anche a causa della natura del terreno, possono raggiungere la falda sottostante.</p> <p>In base al D.M. n. 52/2016 <u>il criterio specifico</u> (ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA) <u>della localizzazione</u> del progetto in zone in cui gli standard di qualità ambientale stabiliti dalla legislazione comunitaria per le acque dolci, costiere e marine sono già stati superati, <u>è applicabile solo ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti: 1.a)</u> (cambiamento di uso di aree non coltivate, semi-naturali o naturali per la loro coltivazione agraria intensiva, con una superficie superiore a 10 ettari), 1.c) (impianti per l'allevamento intensivo di animali), al punto 1.e) (impianti di piscicoltura intensiva).</p> <p><u>Tale criterio specifico non è dunque applicabile al presente progetto.</u></p>
6. Zone a forte densità demografica	□	■	<p>Il sovrappasso n° 108 ricade nel territorio comunale di Mantova (49.409 ab. con 774 ab/km²)¹¹, ma risulta distante dalle aree a maggior densità demografica (centri abitati maggiori).</p> <p>Nel raggio di 15 km non sono presenti altri comuni con densità demografica maggiore di 500 ab/km² e nessun comune con una popolazione superiore a 50.000 ab.</p>

¹¹ Dati ISTAT al 01/01/2018

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica ¹²	■	□	<p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni beni paesaggistici:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alcuni edifici architettonici storici. Il più vicino al sovrappasso n. 108 è il "Palazzo Olmolungo con annesso oratorio" (bene architettonico di interesse culturale dichiarato) ad una distanza di circa 800 m; • centro storico di Mantova ad una distanza di circa 5 km • aree di rispetto corpi idrici a circa 2 km; • Parco del Mincio a circa 2 km; • Zona umida "Valli del Mincio" a circa 10,5 km. <p>Nei piccoli centri abitati nell'intorno dell'intervento sono presenti solo architetture storiche puntuali di valore testimoniale.</p> <p>L'area di intervento non è interessata da vincoli paesaggistici ai sensi del D.Lgs. 42/2004.</p> <p>Dal punto di vista archeologico, la Tav. DP.3.a. Vincoli paesaggistici del P.G.T. (nov. 2012) segnala come l'intervento ricada in "Area con potenzialità archeologica". Non si tratta di una tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004, ma di un'indicazione della sussistenza di un generico "potenziale" archeologico su un'ampia porzione del territorio comunale che comporta solamente la necessità di specifiche precauzioni, quali la necessità di indagini preventive da parte di personale archeologico specializzato. Per completezza si segnala la presenza nelle vicinanze ma fuori dell'area di intervento, del seguente sito:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sito archeologico "Castelletto Borgo-Corte Ghirardina" (n. 300200 repertorio siti archeologici PTCP) a circa 1.2 km sud (vincolo da D.Lgs. 42/2004 – art. 24 N.T. del P.T.C.P. di Mantova). <p>Tale sito pur essendo vincolato, come "prescrizioni per la tutela" reca l'indicazione "trasformazione compatibile".</p>

¹² Verificato su <http://vincoliinretegeo.beniculturali.it/vir/vir/vir.html> e sul Sistema informativo SITAP

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area dell'intervento e/o il suo intorno (è stato esaminato un intorno del raggio di 15 km), è caratterizzata, secondo il Geoportale della Provincia di Mantova "Aree di pregio vitivinicolo", dalla coltura specializzata della vite in area di produzione IGT Provincia di Mantova.</p> <p>Nell'area di intervento e nel suo immediato intorno non sono presenti appezzamenti coltivati a vite (Carta dell'uso del suolo 2015-Geoportale Regione Lombardia).</p>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non ricade all'interno di siti contaminati. Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni siti bonificati o contaminati¹³. In particolare i più vicini sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sito bonificato a seguito di incidente stradale (id. 5376) a circa 1 km; • sito bonificato "Corriere Cervi" (id. 4800) a circa 2,5 km; • sito contaminato "P.V. AGIP 2094 Località Lunetta" (id. 4813) a circa 4,2 km; • sito contaminato "P.V. Tamoil Italia n. 3423" (id. 16408) a circa 6,4 km; • circa 1,7 km dall'area industriale SIN di Mantova¹⁴
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo idrogeologico di cui al Regio Decreto 3267/1923.</p>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'intervento, secondo le mappe di pericolosità e di rischio del Piano Alluvioni del Bacino del Po¹⁵ (consultabili sul Geoportale della Regione Lombardia), non rientra in aree di criticità.</p> <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni siti con rischi R3 il più vicino dei quali si trova in loc. Corte Fortuna a est del sovrappasso a circa 500 m di distanza.</p> <p>Anche la tavola RA.1 Criticità del P.G.T. del comune di Mantova (nov. 2012) non segnala alcun rischio idraulico (da PTCP) in corrispondenza dell'area di intervento.</p>

¹³ Geoportale della Lombardia "Siti bonificati e contaminati"

¹⁴ <http://www.arpalombardia.it/Pages/Bonifica/Mantova.aspx>

¹⁵ <http://pianoalluvioni.adbpo.it/mappe-del-rischio-2/download-mappe/>

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate²:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione³</i>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)	■	<input type="checkbox"/>	<p>Secondo l'O.P.C.M. 3519/2006 l'intervento ricade in zona sismica 3.</p> <p>Valori di pericolosità sismica: secondo l'O.P.C.M. 3519/2006, l'area in esame ricade in una fascia con accelerazione massima del suolo tra 0.075 e 0.1 g (con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni riferita a suoli rigidi caratterizzati da $V_{s30} > 800$ m/s; cat. A, punto 3.2.2 del D.M. 14.01.2008)¹⁶.</p>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	■	<input type="checkbox"/>	<p>L'intervento ricade in fascia di rispetto autostradale e ferroviaria parzialmente in fasce di rispetto relative a rete idrologica minore, viabilità minore e fascia di rispetto allevamenti.</p> <p>Sono presenti a nord del sovrappasso infrastrutture a rete di sottoservizi di cui la progettazione ha tenuto conto.</p>

¹⁶ http://zonesismiche.mi.ingv.it/mappa_ps_apr04/lombardia.html

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><u>In fase di cantiere</u> è previsto l'utilizzo temporaneo di alcune aree intorno al sovrappasso per le operazioni di accantieramento e di varo. Il fosso di guardia che si sviluppa lungo il lato sud di entrambe le rampe del sovrappasso n. 108 (318 m) verrà spostato più a sud rispetto alla posizione attuale, alla base della scarpata del nuovo rilevato stradale.</p>		<p><u>Fase di cantiere.</u> I suoli che verranno utilizzati per le aree di logistiche e di cantiere, non presentano particolari valenze da tutelare. Le aree verranno ripristinate al termine dei lavori. La rete idrica superficiale interessata dai lavori verrà leggermente modificata senza subire modifiche della propria funzionalità.</p>	
	<p><u>Ad opera realizzata,</u> il progetto, rispetto all'esistente, andrà ad interessare limitate strisce di terreno sul lato sud dell'attuale sovrappasso per l'allargamento delle rampe di accesso.</p>		<p><u>Ad opera realizzata.</u> La leggera modifica dimensionale dell'opera costituisce un'azione che non determina effetti ambientali significativi, per la limitata estensione delle strisce interessate e perché riguarda fasce marginali degli ambiti agricoli circostanti o addirittura solo aree attualmente non utilizzate a fini agricoli. Non si creeranno pertanto frammentazioni o creazione di nuove aree intercluse o modifiche in alcun modo gravose alla configurazione dei fondi.</p>	
	<p><u>Dismissione.</u> Trattandosi di un'opera che costituisce parte integrante della viabilità locale, non ne è prevista la futura dismissione, se non per una eventuale nuova demolizione e ricostruzione. In tale caso, la demolizione delle opere per sostituirle con altre analoghe non comporterà modifiche dei luoghi.</p>		<p><u>Dismissione.</u> Non essendo previste in tal caso modifiche fisiche dell'ambiente interessato, non vi saranno neppure effetti ambientali negativi significativi.</p>	

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<p><i>In fase di cantiere è previsto l'utilizzo temporaneo di limitate superfici agricole per l'allestimento del cantiere e il consumo di materiali da costruzione, di energia e di acqua per ridurre la dispersione delle polveri del cantiere.</i></p> <p><i>Ad opera realizzata, il progetto coinvolge unicamente limitate strisce di terreno per l'allargamento delle rampe di accesso al sovrappasso verso sud.</i></p> <p><i>Dismissione. Trattandosi di un'opera che costituisce parte integrante della viabilità locale, non ne è prevista la futura dismissione, se non per una eventuale nuova demolizione e ricostruzione. In tale caso vi sarà l'utilizzo temporaneo di limitate superfici agricole per l'allestimento del cantiere, di materiali, di energia e di acqua per ridurre la dispersione delle polveri dalla demolizione dell'opera.</i></p>		<p><i>Fase di cantiere. L'utilizzo di suolo è temporaneo le superfici di cantiere saranno oggetto di ripristino. Non è previsto un uso significativo di materiali da costruzione, di energia e di acqua Non si avrà dunque un utilizzo significativo di risorse naturali.</i></p> <p><i>Ad opera realizzata, il cambio di destinazione d'uso di limitate strisce di terreno non determina effetti ambientali significativi, per la limitata estensione dell'azione anche in relazione alla disponibilità locale di tale risorsa, e perché le strisce riguardano fasce marginali del territorio agricolo circostante.</i></p> <p><i>Dismissione. Per la eventuale futura demolizione e ricostruzione, l'utilizzo di risorse naturali non sarà superiore a quello per l'intervento in progetto e dunque anche per tale fase non si prevede un utilizzo significativo di risorse non rinnovabili.</i></p>	
	<p><input type="checkbox"/> Si</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>		<p><input type="checkbox"/> Si</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<p><input type="checkbox"/> Si</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>		<p><input type="checkbox"/> Si</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>	
	<p><i>Il progetto non comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana.</i></p>		<p>/</p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	■ Sì	□ No	□ Sì	■ No
	<i>In fase di cantiere e di dismissione la demolizione delle opere comporterà la produzione di rifiuti e materiali di risulta. In fase di esercizio non è prevista alcuna produzione di rifiuti.</i>		<i>I materiali di risulta saranno gestiti secondo le modalità previste dalla legge senza determinare effetti ambientali significativi.</i>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	■ Sì	□ No	□ Sì	■ No
	<i>In fase di cantiere e di dismissione sono previste emissioni in atmosfera derivanti dall'uso dei mezzi di cantiere e dalle operazioni di demolizione. In fase di esercizio non sono previsti impatti diversi rispetto allo stato attuale.</i>		<i>Le emissioni di inquinanti in fase di cantiere avranno un carattere temporaneo e reversibile. La tipologia e la concentrazione di inquinanti emessi in atmosfera non è tale da destare preoccupazioni per la salute umana.</i>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	■ Sì	□ No	□ Sì	■ No
	<i>In fase di cantiere e di dismissione è prevista la produzione di rumore e vibrazioni derivanti dall'uso dei mezzi di cantiere e dalle operazioni di demolizione. Sono inoltre previste alcune lavorazioni notturne che necessitano di una illuminazione artificiale. In fase di esercizio non sono previsti impatti diversi rispetto allo stato attuale.</i>		<i>La produzione di rumore e vibrazioni e gli impatti luminosi avranno un carattere temporaneo e reversibile. Le opere non si trovano troppo vicine a nuclei abitati.</i>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	■ Sì	□ No	□ Sì	■ No
	<i>In fase di cantiere e di dismissione sono possibili solo sversamenti accidentali dovuti ad incidenti con i mezzi di lavoro.</i>		<i>Il rischio di inquinamento dell'idrosfera non risulta significativo in quanto eventuali sversamenti accidentali verranno prevenuti con una gestione ottimale del cantiere e la previsione di misure di emergenza in caso di incidenti, per evitare contaminazioni.</i>	

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<p><i>In fase di cantiere e di dismissione sono possibili incidenti che possono coinvolgere i lavoratori o che possono compromettere la sicurezza del traffico autostradale.</i></p>		<p><i>La corretta impostazione e gestione delle operazioni di cantiere e delle diverse fasi di lavorazione possono minimizzare, fino ad annullarlo pressoché completamente, il rischio di incidenti.</i></p> <p><i>L'applicazione di tecniche progettuali collaudate favorisce inoltre la durata e la sicurezza delle opere in fase di esercizio. Dato che l'intervento prevede l'adeguamento alla normativa stradale vigente (presenza di due corsie sul sovrappasso al posto di una sola) e l'aumento del franco rispetto alla piattaforma autostradale, esso consentirà una maggiore sicurezza del traffico sul sovrappasso e per i trasporti eccezionali sull'autostrada che sono quelli per cui il franco rispetto alla piattaforma costituisce un parametro particolarmente significativo in termini di sicurezza.. Esso determinerà dunque una diminuzione del rischio di incidenti e conseguentemente una diminuzione delle conseguenti ripercussioni sulla salute umana e sull'ambiente.</i></p> <p><i>Dato che l'intervento comporta anche l'adeguamento della nuova opera alla normativa sismica in vigore, esso garantisce una maggiore sicurezza dell'opera anche rispetto a tale rischio. Per tale motivo esso determina un'ulteriore diminuzione delle conseguenti ripercussioni sulla salute umana e sull'ambiente.</i></p> <p><i>L'effetto legato al rischio di incidenti è pertanto positivo</i></p>	

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>L'area di intervento non è interessata da vincoli paesaggistici ne' va ad interessare beni di interesse storico culturale.</i></p> <p><i>Nei piccoli centri abitati nell'intorno sono presenti architetture storiche puntuali di valore testimoniale.</i></p> <p><i>Secondo il P.G.T. il sovrappasso n. 108 ricade in "Area con potenzialità archeologica", come gran parte del territorio del comune di Mantova.</i></p> <p><i>A circa 1.2 km a sud, al di fuori dell'area di intervento, è presente un sito archeologico denominato "Castelletto Borgo-Corte Ghirardina" (n. 300200 repertorio siti archeologici PTCP).</i></p>		<p><i>Sono stati eseguiti i necessari studi per la verifica archeologica preliminare per valutare l'entità della potenzialità archeologica dell'area. Conformemente alle prescrizioni impartite dalla competente Soprintendenza, verranno adottate tutte le cautele necessarie sia anteriormente all'intervento (indagini archeologiche preventive), sia anche in corso d'opera (assistenza archeologica), qualora dopo le indagini preventive non risulti possibile escludere del tutto la presenza di beni archeologici. Le indagini verranno effettuate non appena verrà acquisita la disponibilità legale dei terreni e dunque dopo la dichiarazione di pubblica utilità. L'effettuazione dei lavori attenendosi alle modalità descritte, consente di escludere che possa esservi alcun rischio per i beni archeologici eventualmente presenti nelle aree di scavo.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda il sito archeologico, la distanza fra l'area di intervento ed il sito archeologico permette di escludere qualsiasi interferenza. Inoltre il sito pur essendo vincolato, come "prescrizioni per la tutela" reca l'indicazione "trasformazione compatibile".</i></p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Nelle aree di progetto e nelle aree limitrofe non si evidenzia la presenza di zone o aree potenzialmente sensibili (diverse da quelle incluse in Tabella 8).</i>		/	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>A sud della rampa est dell'attuale sovrappasso è presente lo scolo Fortuna che sarà allargato e lievemente spostato verso sud con la realizzazione del progetto di rifacimento del sovrappasso.</i></p> <p><i>La Tav 4.2 "Carta idrogeologica e della vulnerabilità" del P.G.T. segnala per la zona una isopieze di circa 21 m s.l.m..</i></p>		<p><i>Il progetto di rifacimento del sovrappasso non determina alcuna variazione dello stato della qualità delle acque superficiali e sotterranee.</i></p> <p><i>In fase di cantiere interferenze significative con il sistema delle acque superficiali e sotterranee possono essere escluse grazie all'adozione di specifiche misure di precauzione verso gli sversamenti accidentali, prevenuti con un'attenta gestione delle attività dettagliata nel piano di sicurezza e coordinamento.</i></p> <p><i>In fase di esercizio non vi saranno modifiche significative rispetto allo stato attuale.</i></p>	

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>L'autostrada A22 è una delle principali arterie stradali a livello nazionale.</i></p> <p><i>Il sovrappasso interessa la Strada Provinciale n. 30 Mantova - Roncoferraro - Villimpenta - Confine Prov. Verona.</i></p>		<p><i>In fase di cantiere sono previste limitate e temporanee interruzioni o deviazioni del traffico autostradale. Gli effetti sul traffico autostradale verranno limitati mediante l'effettuazione delle lavorazioni che comportano la temporanea chiusura al traffico di una o più carreggiate in orario notturno, ove possibile, e comunque in periodi dell'anno diversi da quelli caratterizzati da traffico più intenso, Per tali motivi gli effetti sul traffico autostradale non saranno significativi. Relativamente alla viabilità locale che utilizza il sovrappasso, i lavori determineranno unicamente un modesto allungamento del tragitto dell'ordine di pochi chilometri con utilizzo del sovrappasso n. 106 al km 255+838.</i></p> <p><i>Ad opera realizzata l'intervento in progetto non determina modifiche ai livelli di traffico sulla viabilità.</i></p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<p><i>Il sovrappasso è visibile dall'autostrada A22 e dalla viabilità secondaria circostante, ma non è in relazione visiva diretta con beni o contesti paesaggistici tutelati.</i></p> <p><i>Nei piccoli centri abitati nell'intorno sono presenti architetture storiche puntuali di valore testimoniale.</i></p>		<p><i>Il sovrappasso interessato dai lavori è esistente e il suo rifacimento non crea modifiche percettive rispetto al contesto paesaggistico attuale.</i></p>	

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<p><i>Il sovrappasso interessato dai lavori è esistente e il suo rifacimento non crea perdite significative di suolo non antropizzato.</i></p> <p><i>In fase di cantiere e dismissione è previsto l'utilizzo temporaneo di limitate superfici agricole per l'allestimento del cantiere.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda le fasce di terreno che verranno utilizzate per l'allargamento delle rampe di accesso al sovrappasso, si tratta di aree marginali alla sede stradale.</i></p>		<p><i>Le aree utilizzate in via temporanea in fase di cantiere e di dismissione saranno oggetto di ripristino.</i></p> <p><i>Le porzioni di terreno occupate con l'allargamento delle rampe sono di limitata estensione e riguardano fasce marginali del territorio circostante caratterizzate da:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - superfici agricole - ex sedime della strada provinciale già interessato dalla presenza di varie infrastrutture interrato - superfici con formazioni arboree ed arbustive di scarso valore naturalistico (prevalentemente robinie, a nord della rampa est) - vegetazione arborea arbustiva ai margini del canale (sud del rilevato esistente). <p><i>L'intervento non comporterà frammentazioni significative, creazione di aree intercluse o un aumento significativo del grado di antropizzazione dell'area di localizzazione del progetto.</i></p>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<p><i>A sud dell'area di progetto, in base alla Tav. DP.6 Previsioni del P.G.T., è prevista una evoluzione del porto di Valdaro e delle infrastrutture connesse, oggetto di strumento attuativo urbanistico.</i></p>		<p><i>Il progetto di rifacimento del sovrappasso non contrasta con le previsioni urbanistiche evidenziate nel P.G.T..</i></p>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>L'area di intervento si trova limitrofo ad alcuni nuclei abitati.</i></p>		<p><i>Si ritiene che il rifacimento del cavalcavia non comporti impatti negativi rispetto alla situazione attuale.</i></p> <p><i>I disturbi derivanti dalla fase di cantiere saranno temporanei.</i></p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutt. collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti ricettori sensibili.</i>		/	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>L'area dell'intervento e/o il suo intorno è caratterizzata, secondo il Geoportale della Provincia di Mantova "Aree di pregio vitivinicolo", dalla coltura specializzata della vite in area di produzione IGT Provincia di Mantova.</i></p> <p><i>A nord della rampa est (sul sedime originario della SP30) e su parte della scarpata del rilevato di approccio al sovrappasso sono presenti formazioni arboree e arbustive infestanti.</i></p>		<p><i>Il progetto non comporta nessuna interazione con aree agricole a destinazione vigneto.</i></p> <p><i>Non sono stati individuati effetti ambientali conseguenti all'opera tali da incidere negativamente sulle produzioni agricole di particolare qualità e tipicità della zona.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda le formazioni arbustive e arboree, localizzate in parte lungo la scarpata nord del rilevato di approccio all'attuale sovrappasso da est e in parte in una piccola porzione di area alla base della rampa stessa (sedime originario della SP30), in fase di cantiere saranno tagliate al fine di poter effettuare i lavori di riprofilatura della rampa di accesso al sovrappasso dal lato est e per poter accedere all'area di cantiere dall'area logistica a nord.</i></p> <p><i>Al termine dei lavori l'area al piede del rilevato sarà ripiantumata con essenze arboree ed arbustive autoctone.</i></p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge ¹⁷ sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p>ARIA</p> <p><i>I dati ARPAL¹⁸ relativi alla Provincia di Mantova evidenziano delle criticità per il particolato atmosferico (in particolare il PM10 per quanto attiene agli episodi acuti) e l'ozono.</i></p>		<p>ARIA</p> <p><i>Il D.M. n. 52/2015. specifica che <u>il criterio specifico (ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA) della localizzazione del progetto in zone in cui gli standard di qualità ambientale stabiliti dalla legislazione comunitaria per l'aria ambiente sono già stati superati, è applicabile solo ai progetti dell'allegato IV di tipologia diversa da quella dell'intervento in esame, che non comporta emissioni significative di inquinanti in atmosfera, né variazione della qualità dell'aria. Tale criterio specifico non è dunque applicabile al presente progetto.</u> Inoltre le emissioni in atmosfera in <u>fase di cantiere</u>, che verranno comunque minimizzate grazie all'adozione delle soluzioni progettuali illustrate nella Tabella 5, avranno un carattere temporaneo e reversibile. <u>A sovrappasso ricostruito, le emissioni in atmosfera non aumenteranno rispetto allo stato attuale.</u></i></p>	

¹⁷ Relativamente alla qualità dell'aria ambiente (Limiti D.Lgs. 155/2010) e alla qualità delle acque (zone vulnerabili ai Nitrati), in base alle Linee Guida allegate al D.M. n. 52/2015.

¹⁸ "Rapporto sulla qualità dell'aria in provincia di Mantova" di ARPAL relativa all'anno 2016.

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	<p>ACQUE</p> <p><i>I dati ARPAL sullo Stato delle acque superficiali e sotterranee in provincia di Mantova (2012), evidenziano alcune criticità sui corsi d'acqua artificiali, legate all'impatto dovuto all'utilizzo di diserbanti, e alcune contaminazioni delle acque sotterranee di origine naturale (dovuta alle facies idrochimiche della provincia quali Ammonio, Manganese, Ferro, Arsenico) e di origine antropica (prevalentemente legata all'utilizzo di massicce quantità di fitofarmaci e nitrati nelle aree agricole favorita dalle caratteristiche del terreno che favorisce l'infiltrazione in falda).</i></p>	<p>ACQUE</p> <p><i>Il D.M. n. 52/2015 specifica che il <u>criterio specifico</u> (ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA) <u>della localizzazione del progetto in zone in cui gli standard di qualità ambientale stabiliti dalla legislazione comunitaria per le acque dolci sono già stati superati, è applicabile solo ai progetti dell'allegato IV (quali progetti di cambiamento di uso di aree non coltivate, semi-naturali o naturali per la loro coltivazione agraria intensiva, impianti per l'allevamento intensivo di animali, impianti di piscicoltura intensiva) di tipologia diversa da quella dell'intervento in esame, che non comporta la creazione di sorgenti di inquinamento significative per l'idrosfera, ne' determina alcuna variazione della qualità delle acque.</u></i></p> <p><i><u>Tale criterio specifico non è dunque applicabile al presente progetto.</u></i></p> <p><i>Inoltre in <u>fase di cantiere</u> interferenze significative con il sistema delle acque superficiali e sotterranee possono essere escluse grazie all'adozione di misure preventive e di gestione di eventuali sversamenti incidentali.</i></p> <p><i>In <u>fase di esercizio</u> non vi sono modifiche significative rispetto allo stato attuale.</i></p>

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
	<p>RUMORE</p> <p><i>La materia del rumore da infrastrutture stradali è disciplinata dalla legge n. 477/1995 e dai relativi decreti applicativi, che prevedono la redazione e approvazione di appositi piani di contenimento ed abbattimento del rumore proveniente da tali infrastrutture, che comprendono una mappatura del rumore diurno e notturno e l'individuazione dei recettori presso i quali sono superati i pertinenti valori limite.</i></p> <p><i>Nel caso dell'autostrada A22 tale piano è stato approvato con il decreto del Ministro dell'Ambiente Gab-Dec-2011-0000041 dell'11/03/2011.</i></p> <p><i>In base alla mappatura del rumore autostradale diurno nella zona limitrofa all'intervento sul sovrappasso n. 108, non vi sono recettori presso i quali si abbiano superamenti dei valori limite. Si fa riferimento al rumore diurno, in quanto le lavorazioni più rumorose avverranno di giorno.</i></p>	<p>RUMORE</p> <p><i>Le emissioni acustiche in fase di <u>cantiere</u> saranno concentrate in orario diurno in quanto le lavorazioni rumorose (come l'esecuzione dei pali di fondazione) verranno eseguite di giorno. Le emissioni avranno comunque un carattere temporaneo e reversibile. Le emissioni acustiche in fase di cantiere non determineranno pertanto effetti ambientali significativi.</i></p> <p><i>Ad opera realizzata, la presenza del nuovo sovrappasso in sostituzione di quello già esistente non determina modifiche significative al rumore presente in zona rispetto allo stato attuale (il volume di traffico nello stato di progetto non varia rispetto allo stato attuale).</i></p>

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<p><i>Secondo l'O.P.C.M. 3519/2006 l'intervento ricade in zona sismica 3.</i></p> <p><i>Non sono state segnalate altre criticità tali da creare problematiche ambientali connesse al progetto.</i></p>		<p><i>Il rischio sismico viene normalmente gestito con l'adozione di una corretta progettazione.</i></p> <p><i>Le caratteristiche specifiche individuate dall'O.P.C.M. 3519/2006 sono state considerate nei criteri di progettazione della nuova opera. Una delle principali motivazioni del sovrappasso è proprio la messa in sicurezza dal punto di vista sismico rispetto ai nuovi parametri. Da questo punto di vista si ha pertanto un sicuro e significativo effetto positivo dell'intervento.</i></p>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Nelle vicinanze del sovrappasso n. 108 (km 257+845) sono presenti altri due sovrappassi (n. 109 al km 258+483 e n. 110 al km 259+562) che saranno interessati da interventi di demolizione e ricostruzione.</i></p>		<p><i>Tra i lavori sul sovrappasso n. 108 e quelli sui sovrappassi n. 109 e 110 potrà esservi una parziale sovrapposizione temporale.</i></p> <p><i>Anche considerando la cumulabilità degli effetti si ritiene che non sussistano criticità che possano comportare impatti significativi sull'ambiente.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda il traffico, i lavori sul sovrappasso n. 108 verranno attentamente gestiti indicando le deviazioni da adottare. Poiché la deviazione avverrà utilizzando il sovrappasso n. 106, non interessato da interventi, non vi saranno effetti cumulativi dovuti alle ripercussioni sul traffico.</i></p>	

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<i>Le potenziali interferenze del progetto non sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera.</i>		/	

10. Allegati

Elenco allegati alla presente Lista di controllo per la valutazione preliminare (art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006) del Progetto di Rifacimento del sovrappasso autostradale n°108 "S.P. Villanova De Bellis" (km 257+845) presente lungo il tracciato dell'Autostrada del Brennero A22, in comune di Mantova
– proponente società Autostrada del Brennero S.p.A. -

Nella seguente tabella si riporta l'elenco degli allegati alla lista di controllo.

Tra gli Elaborati grafici sono stati inclusi alcuni estratti degli elaborati cartografici progettuali e alcune tavole tematiche che riportano le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Elaborati grafici	varie	SVP 108_ALL1_Elaborati grafici.pdf

Novembre 2018

I tecnici dichiaranti



Dott. Agr. MONICA MARIOTTI

iscritta all'Ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali della Provincia di Verona al numero 241



Dott. in Scienze Forestali MARTINO DELL'OSBEL

iscritto all'Ordine dei Periti Industriali e Periti Industriali Laureati della Provincia di Verona al n° 968

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)