



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

## **STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE**

(ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)

### **Realizzazione di un'area di sosta per veicoli pesanti**

in Località Valdaro (MN) in carreggiata sud, alla progressiva km 259+800



### **Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio**

Progetto n. 175561



FILE:\\Sezionel- Introduzione.docx

## STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio

Progetto n. 17556I

## INDICE

<b>PREMESSA</b> .....	<b>3</b>
<b>I.1. LA SOCIETÀ PROPONENTE</b> .....	<b>4</b>
<b>I.2 PRESENTAZIONE DEL PROGETTO</b> .....	<b>7</b>
I.2.1 Motivazioni alla base dell'iniziativa .....	7
I.2.2 Descrizione e localizzazione del progetto .....	8
I.2.3 Analisi delle possibili alternative .....	11
I.2.3.1 Alternative di localizzazione.....	11
I.2.3.2 Alternative progettuali.....	11
I.2.3.2 Alternativa "Zero" .....	12
<b>I.3 SCOPO E CONTENUTI DELLO STUDIO</b> .....	<b>13</b>
<b>I.4 SINTESI DELLE VALUTAZIONI</b> .....	<b>16</b>
I.4.1 Inquadramento nella pianificazione territoriale .....	16
I.4.2 Interazioni con l'ambiente ed il territorio.....	17
I.4.3 Impatti attesi.....	19

## INDICE ALLEGATI

- Allegato I.1**      Referenze di ICARO S.r.l.
- Allegato I.2**      Curricula vitae degli estensori dello Studio

## STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio

Progetto n. 17556I

**PREMESSA**

Il presente documento costituisce la *Sezione I- Introduzione e Sintesi dello Studio* dello Studio Preliminare Ambientale del progetto "Realizzazione di un'area di sosta per veicoli pesanti in località Valdaro (MN) in carreggiata sud, alla progressiva km 259+800".

Il progetto risponde sia ad una forte esigenza degli autotrasportatori sia alla normativa europea e nazionale - il Regolamento CE n. 561/2006 ed il Nuovo Codice della Strada - che impone agli autotrasportatori il rispetto di precisi tempi di guida, alternati a interruzioni e riposi obbligatori. Altre motivazioni alla base del progetto riguardano la mitigazione dei disagi dovuti a interventi straordinari di regolazione della circolazione, conseguenti a condizioni particolari come, ad esempio, gravi incidenti o a condizioni meteo avverse.

Di seguito viene fornito una breve descrizione del progetto in esame, comprensiva delle analisi delle alternative considerate, una descrizione dei principali contenuti del presente Studio, nonché una sintesi riepilogativa delle principali valutazioni emerse.

## I.1. LA SOCIETÀ PROPONENTE

Società per Azioni Autostrada del Brennero (in sigla Autobrennero SpA o Autostrada del Brennero S.p.A.) ha come oggetto principale la promozione, la progettazione, la costruzione e l'esercizio di autostrade compresa l'autostrada Brennero-Verona-Modena, ad essa già assentita in concessione, nonché di opere stradali, contigue o complementari e di opere pubbliche, o di pubblica utilità accessorie o comunque connesse con l'attività autostradale, affidate in concessione di costruzione e/o di gestione ai sensi di legge.

Come da Statuto generale della società, è previsto che la stessa possa costituire o partecipare a società che hanno per oggetto:

- a) il trasporto di merci e persone prioritariamente sull'asse del Brennero, sia su rotaia che su gomma, compresi altri sistemi di trasporto;
- b) il trasporto intermodale di merci anche tramite la realizzazione e gestione di interporti, autoporti ed altre strutture e servizi logistici prioritariamente sull'asse del Brennero;
- c) attività di studio, di ricerca, di promozione e utilizzo nel campo delle energie alternative e delle fonti rinnovabili, nonché di studio, di ricerca, di promozione e utilizzo nel campo della sicurezza stradale e ambientale, con ricadute sull'attività di trasporto;
- d) la gestione di aree di servizio, la gestione di distributori di carburanti e lubrificanti per autotrazione, il commercio all'ingrosso e al minuto di carburanti e lubrificanti per autotrazione ed attività collegate, accessorie ed integrative, markets, ristoranti, tavole calde, bar ed altri simili esercizi, ed in genere ogni attività commerciale compresa o connessa con le predette gestioni ed esercitata in via prevalente al servizio dell'attività autostradale.

Nel perseguire la propria missione aziendale, la Società si è dotata di proprio Codice Etico e di Comportamento, che include, tra gli altri, i seguenti valori:

- Socialità, comunità e territorio: perseguire gli obiettivi di tutela ambientale e sviluppo compatibile, crescita sociale ed economica, locale, nazionale ed europea, eliminazione/riduzione dei rischi per la salute e la sicurezza connessi alle attività aziendali – nella consapevolezza dell'interdipendenza con il territorio e la comunità.
- Valorizzazione e sviluppo delle risorse umane: condividere i valori e gli obiettivi, favorire l'integrazione, la formazione e la partecipazione dei Destinatari del presente Codice, la loro crescita personale e professionale;
- Servizio all'utenza: operare in un'ottica di miglioramento continuo affinché i servizi forniti incontrino i requisiti, i bisogni e le aspettative dell'utenza, realizzando in tal modo obiettivi coerenti con la qualità del servizio e con i risultati societari.

Dalla primavera del 2016, Autostrada del Brennero SpA ha intrapreso un percorso di responsabilità sociale ed ambientale, che l'ha portata a definire specifici impegni in termini di sviluppo sostenibile nei confronti della Società e del contesto in cui opera.

## STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio

Progetto n. 17556I

Autostrada del Brennero SpA è inoltre dotata di un Sistema Integrato Qualità Ambiente Sicurezza, in conformità alle norme UNI EN ISO 9001, UNI EN ISO 14001 e OHSAS 18001.

Scopo di tale sistema integrato è quello di:

- fornire servizi conformi ai requisiti e alle prescrizioni regolamentari applicabili;
- accrescere la soddisfazione del cliente;
- migliorare la prestazione ambientale;
- controllare i rischi e migliorare le performance nell'ambito della salute e sicurezza del lavoro;
- definire degli obiettivi e dei traguardi di miglioramento.

### Cenni storici

Nel 1950, durante un simposio sul traffico a Ginevra, venne tracciata per la prima volta una rotta, identificata con la sigla "E6", che congiungeva la penisola scandinava con la punta più meridionale d'Italia, di cui il percorso attuale dell'Autostrada del Brennero SpA faceva già parte. Si tratta di un collegamento estremamente vasto, teso a collegare i due estremi, settentrionale e meridionale, dell'Europa.

Due anni più tardi il Presidente della Giunta Regionale del Trentino- Alto Adige, Tullio Odorizzi, istituì un gruppo di lavoro con il compito di approfondire la questione del collegamento viario lungo l'asse del Brennero. Il 20 febbraio 1959 fu fondata la società per azioni Autostrada del Brennero che, due anni dopo, ottenne la concessione per la costruzione e il successivo esercizio dell'autostrada.

Nel 1963 venne approvato il tracciato definitivo, progettato dagli ingegneri trentini Bruno e Lino Gentilini. Grazie anche a finanziamenti internazionali, in tempi rapidi venne avviata la realizzazione dell'opera, inaugurata il 21 dicembre 1968 per il primo tratto aperto al pubblico tra Bolzano e Trento. L'autostrada fu conclusa l'11 aprile 1974.

Partendo da Modena, con un percorso totale di 314 chilometri, l'autostrada percorre la pianura in direzione nord, toccando Carpi e Mantova; a Verona interseca l'autostrada A4 quindi s'insinua nella valle dell'Adige parallelamente al Lago di Garda, passa Rovereto e Trento per arrivare a Bolzano.

Da qui s'incunea nella valle dell' Isarco superando Bressanone e Vipiteno fino a giungere al Brennero dove incontra il corridoio Brennero-Monaco e continua il suo percorso sulla Brenner-Autobahn austriaca.

Una particolare rilevanza progettuale ebbe da subito l'impatto dell'autostrada con il paesaggio circostante; per questo sono state progettate e messe in atto opere di mitigazione quali siepi antiabbagliante, l'inerbimento delle superfici, la messa a dimora di piante ed arbusti e l'adozione su tutta l'estensione dell'autostrada, di un guard-rail in acciaio corten.

Lungo l'Autostrada del Brennero transitano attualmente oltre 60 milioni di veicoli all'anno. La piattaforma autostradale presenta caratteristiche diverse nei due tratti da Brennero a Verona e da Verona a Modena.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio

Progetto n. 175561

Nel primo tratto è larga 24 metri con carreggiate da 7,5 metri, una banchina spartitraffico di 3 metri, due corsie di emergenza laterali di 2,5 metri. Nel secondo è larga complessivamente 33 metri, con banchina spartitraffico di 12 metri. Pur dovendo giungere ad un passo alpino alto 1375 metri, l'autostrada mantiene pendenze minime: solo nell'ultimo tratto Vipiteno – Brennero la pendenza raggiunge il 3,8%, ma la media dal Brennero a Bolzano è pari a 1,4%. I ponti ed i viadotti su cui corre l'autostrada sono 144, per una complessiva lunghezza di 31,2 chilometri. Le gallerie unidirezionali sono 30, per una lunghezza complessiva di oltre 12 chilometri.

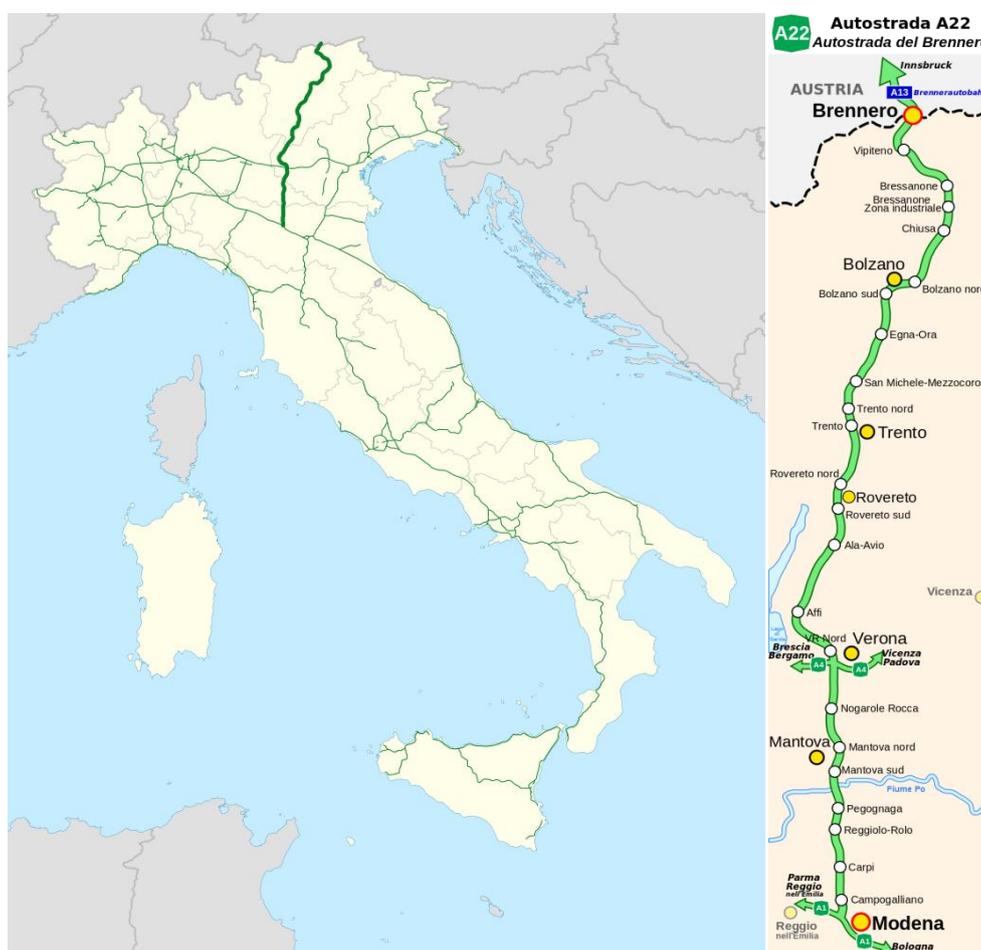


Figura I.1-Tracciato A22

## I.2 PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

### I.2.1 Motivazioni alla base dell'iniziativa

L'autostrada del Brennero rientra nei collegamenti transeuropei individuati nel Piano Territoriale Regionale della Regione Lombardia- PTR (a seguito dell'approvazione con D.C.R. 8 novembre 2011 - n. IX/276 della "Risoluzione concernente il documento strategico annuale 2012" che ha fatto propria la D.G.R. 28 luglio 2011 - n- IX/2034). Conseguentemente l'adeguamento dell'autostrada A22, in quanto inserito nella realizzazione delle infrastrutture per lo sviluppo, è rientrato fra gli obiettivi prioritari del PTR.

Il progetto risponde sia ad una forte esigenza degli autotrasportatori sia alla normativa europea e nazionale - il Regolamento CE n. 561/2006 ed il Nuovo Codice della Strada - che impone agli autotrasportatori il rispetto di precisi tempi di guida, alternati a interruzioni e riposi obbligatori.

Altre motivazioni alla base del progetto riguardano la mitigazione dei disagi dovuti a interventi straordinari di regolazione della circolazione, conseguenti a condizioni particolari come, ad esempio, gravi incidenti o a condizioni meteo avverse.

Va inoltre considerato il fatto che in determinate ore della giornata, così come in determinati periodi dell'anno, per effettuare le soste obbligatorie, soprattutto nelle ore notturne, i conducenti dei veicoli pesanti intasano le aree di servizio o utilizzano impropriamente sia le corsie di accelerazione e decelerazione delle aree medesime, sia le piazzole presenti lungo l'asse autostradale e destinate alla sola sosta di emergenza, generando potenziali rischi per la sicurezza.

L'autostrada del Brennero, quindi, nel quadro degli interventi finalizzati a sviluppare la modalità del trasporto merci (strada - ferrovia - acqua), a potenziare l'intermodalità e a migliorare la logistica in ambito urbano al fine di rendere più competitivo il sistema produttivo lombardo, va considerata, per il "Polo Logistico Valdaro", infrastruttura organica ed essenziale.

La realizzazione dell'area di sosta per i mezzi pesanti in oggetto potrà migliorare l'efficienza trasportistica dell'autostrada, a maggior tutela della sicurezza di quanti operano nel settore dei trasporti, andando inoltre a rappresentare, per il Polo Logistico di Valdaro, un valore aggiunto e un elemento sinergico, in quanto gli operatori che da esso provengono o ad esso pervengono per via autostradale possono, nelle ore notturne, nei giorni di pausa o nelle ore di lavoro, sostare ed utilizzare i servizi ivi offerti, liberando il comparto P.I.P. dallo stazionamento dei mezzi pesanti, con conseguente riduzione dell'inquinamento e contrazione della locale domanda di servizi.

## I.2.2 Descrizione e localizzazione del progetto

L'area di intervento è localizzata a lato della carreggiata Sud dell'Autostrada del Brennero all'altezza del km. 259+800 ed è ubicata tra la stazione di servizio "Povegliano ovest" e la stazione di servizio "Po ovest" ad una distanza rispettivamente di 19 km e di 9 km.

L'area risulta censita, catastalmente, ai seguenti fogli del Catasto Terreni del Comune di Mantova:

- foglio n. 94 mappale 80, per un'area di circa 130,00 mq
- foglio n. 94 mappale 393, per un'area di circa 55.437,00 mq

In figura seguente viene riportata la mappa contenente l'inquadramento generale dell'area di intervento.



Figura I.2-Inquadramento generale area di intervento

## STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio

Progetto n. 17556I

Per l'accesso e l'uscita dall'area di sosta si prevede la realizzazione di specifica corsia dedicata di decelerazione di ingresso e di accelerazione in uscita.

L'area sarà organizzata in una porzione destinata ai servizi ed una porzione destinata all'area di sosta, per fermate di breve durata e media-lunga durata, con un numero totale di stalli pari a 132.



Figura I.3-Lay out di dettaglio dell'area di intervento

All'interno dell'area di sosta sono previsti dei servizi igienici centrali alla stessa e dei collegamenti pedonali in sicurezza diretti al fabbricato servizi.

L'intera superficie destinata a sosta dei mezzi pesanti sarà progettata attraverso la realizzazione di una superficie piana avente quote e pendenze limitate, sia longitudinali che trasversali, e tali da contenere i volumi di sterro e riporto.

L'area servizi sarà suddivisa in due blocchi, che procedendo da nord a sud del fabbricato, risultano così strutturati:

## STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio

Progetto n. 17556I

- blocco servizi, con superficie di 260 mq, completo di area dedicata a lavanderia, distributori automatici di ristoro e servizi igienici dedicati ai fruitori del parcheggio dotati di docce e spogliatoi;
- blocco attività, con superficie di 427 mq, comprendente bar, sala TV/relax, sala ristoro, una zona a cucina dotata di servizio dedicato, uno shop, servizi igienici pubblici e una sala di controllo e monitoraggio delle aree esterne.

A ovest dell'area di sosta è previsto un collegamento alla viabilità ordinaria locale riservata ai dipendenti e ai fornitori con parcheggi dedicati ed un'area riservata alla raccolta dei rifiuti.

All'interno dell'area di sosta sono previste aree a verde piantumate con essenze locali, scelte con particolare riguardo alla resistenza agli inquinanti, alle correnti dominanti, agli orientamenti e alla valorizzazione delle specie autoctone, considerando comunque la vicinanza con l'ambito tutelato dal Consorzio Parco del Mincio.

Le aree di parcheggio e di manovra saranno realizzate in conglomerato bituminoso; in accordo alla normativa vigente in materia, sarà inoltre predisposto un sistema di raccolta delle acque meteoriche con trattamento delle acque di prima pioggia; tale sistema sarà costituito da 4 impianti di sedimentazione e disoleazione che saranno convogliati, tramite una stazione di sollevamento ed una cabina di carico, ad un bacino di laminazione localizzato a nord della zona interessata dall'intervento.

L'impianto di illuminazione (a led) sarà costituito da una torre faro centrale al parcheggio dei veicoli e da pali di illuminazione sul perimetro dell'area e nel tratto di transito con particolare attenzione al contenimento dell'inquinamento luminoso e dei consumi energetici.

Allo scopo di garantire il massimo livello di sicurezza dei mezzi in sosta, in ottemperanza alle nuove normative europee sulla classificazione delle aree di sosta per mezzi pesanti (*secure parking areas for truck*), nell'area sono previsti sistemi adeguati di videosorveglianza.

Per la descrizione di dettaglio degli interventi previsti, si rimanda alla Sezione III Quadro di Riferimento Progettuale, nonché alla documentazione di progetto presentata contestualmente al presente Studio.

## **1.2.3 Analisi delle possibili alternative**

### **1.2.3.1 Alternative di localizzazione**

La scelta di localizzazione dell'area di sosta, come anticipato, è legata alla necessità di ampliare la disponibilità di stalli di sosta lungo la carreggiata sud dell'autostrada del Brennero, lungo il tratto che attraversa la provincia di Mantova.

Nell'ambito di tale possibile area di intervento si è scelto di effettuare la realizzazione in corrispondenza di un'area industriale e di un polo logistico lontano da recettori sensibili, quale quello di Valdaro, anche come stimolo allo sviluppo dell'area e all'utilizzo della nuova area di sosta.

La realizzazione dell'area di sosta per i mezzi pesanti in oggetto potrà infatti migliorare l'efficienza trasportistica dell'autostrada, a maggior tutela della sicurezza di quanti operano nel settore dei trasporti, andando inoltre a rappresentare, per il Polo Logistico di Valdaro, un valore aggiunto e un elemento sinergico, in quanto gli operatori che da esso provengono o ad esso pervengono per via autostradale potranno, nelle ore notturne, nei periodi di pausa o nelle ore di lavoro, sostare nella nuova area ed utilizzare i servizi ivi offerti, liberando il comparto P.I.P. dallo stazionamento dei mezzi pesanti, con conseguente riduzione dell'inquinamento e contrazione della locale domanda di servizi.

Nell'area del Mantovano non sono stati individuati siti con caratteristiche simili, tali da rappresentare una convincente alternativa di localizzazione.

### **1.2.3.2 Alternative progettuali**

Il progetto verrà realizzato in accordo alle normative tecniche europee di settore in termini di sicurezza degli utenti (secure parking areas for trucks).

La progettazione degli stalli, delle corsie di marcia e delle aree di manovra ha inoltre tenuto conto delle più ampie possibilità di utilizzo e di fruizione dell'area di sosta e dei prevedibili volumi di ingombro, in accordo con norme tecniche specifiche.

Nella progettazione si è inoltre tenuto conto delle esigenze del personale, dei trasportatori e dei mezzi, prevedendo servizi adeguati, spazi dedicati per mezzi refrigerati e garantendo continuità elettrica mediante gruppo elettrogeno dedicato.

Nell'ambito dello scopo del progetto non è stata riscontrata la possibilità di attuare variazioni significative a tale approccio, tali da costituire un'alternativa progettuale percorribile.

### 1.2.3.2 Alternativa "Zero"

La cosiddetta "alternativa zero" consiste nella non realizzazione della nuova area di sosta in progetto.

Gli effetti della "alternativa zero" non riguardano principalmente la società proponente per la quale verrebbe meno un vantaggio in termini d'immagine, ma soprattutto la perdita di una importante opportunità per garantire e migliorare la sicurezza del trasporto stradale su media e lunga scala.

La domanda di aree di sosta per mezzi pesanti è notevolmente cresciuta in anni recenti e sussiste in tutto il contesto nazionale uno squilibrio fra la domanda e la disponibilità di tali aree.

Sebbene gli investimenti ad oggi attuati e programmati dalla Società Autostrada del Brennero in ordine alla predisposizione di adeguate aree di sosta siano molteplici, gli stalli presenti rimangono comunque in numero insufficiente a soddisfare pienamente la domanda, non solo in presenza di situazioni critiche, bensì anche in condizioni di viabilità normali.

Come anticipato in determinate ore della giornata, così come in determinati periodi dell'anno, per effettuare le soste obbligatorie, soprattutto nelle ore notturne, taluni conducenti di veicoli pesanti intasano le aree di servizio o utilizzano impropriamente sia le corsie di accelerazione e decelerazione delle aree medesime, sia le piazzole presenti lungo l'asse autostradale e destinate alla sola sosta di emergenza, generando potenziali rischi per la sicurezza.

Rimane pertanto di fondamentale importanza, parallelamente all'azione di repressione delle violazioni del codice della strada da parte delle forze dell'ordine, anche incrementare ulteriormente le aree da dedicare alla sosta dei veicoli pesanti, attrezzandole non solo per fornire i servizi di base alla persona in genere, bensì anche dotandole di servizi specifici particolarmente utili per l'utenza degli autotrasportatori, quali ad esempio il servizio di videosorveglianza, le colonnine per l'erogazione di corrente elettrica per i camion-frigo, la sala TV/relax, servizi informativi.

L'autostrada del Brennero, nel quadro degli interventi finalizzati a sviluppare la modalità del trasporto merci (strada - ferrovia - acqua), a potenziare l'intermodalità e a migliorare la logistica in ambito urbano al fine di rendere più competitivo il sistema produttivo lombardo, considera per il "Polo Logistico Valdaro", infrastruttura organica ed essenziale.

Il mantenimento dell'attuale situazione comporterebbe il perpetuarsi delle problematiche di sicurezza connesse all'insufficienza degli spazi di sosta per camion ed il perpetuarsi di modalità di sosta irregolari (lungo le corsie di accelerazione/decelerazione, negli spazi di manovra delle aree di servizio, ecc.) che possono cagionare rischi non indifferenti per gli utenti della viabilità autostradale. L'alternativa zero non può che essere considerata come una rilevante perdita di una opportunità di miglioramento dalla sicurezza autostradale.

### I.3 SCOPO E CONTENUTI DELLO STUDIO

Il progetto in esame si configura come intervento di modifica di un'opera ricompresa al punto 10) dell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.:

10) Opere relative a :

[...]

- *autostrade e strade extraurbane principali*

Per le modifiche o estensioni dei progetti di cui all'allegato II la cui realizzazione *potenzialmente* possa produrre impatti ambientali significativi e negativi, in base all'art. 6 del d.lgs. 152/06, è da effettuarsi la verifica di assoggettabilità a VIA, al fine di valutare la significatività dei *potenziali* impatti ambientali negativi.

La procedura di verifica di assoggettabilità a VIA è di competenza statale.

Il presente Studio Preliminare Ambientale costituisce la base conoscitiva per l'Autorità Competente al fine di valutare l'eventuale assoggettabilità del progetto alla procedura di valutazione di impatto ambientale, necessaria solo nel caso in cui risultassero impatti significativi e negativi sull'ambiente generati dal progetto.

A supporto dell'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA presentata ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. (come recentemente modificato dal D.Lgs. 104/2017), saranno allegati lo Studio Preliminare Ambientale e la relativa documentazione progettuale.

Lo Studio Preliminare Ambientale è stato elaborato in accordo con quanto contenuto nell'allegato IV bis alla Parte II del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.; la stesura è stata condotta dal personale tecnico della ICARO S.r.l., con sede legale ed uffici in Cortona (AR), Vicolo Boni 7.

I curricula vitae degli estensori dello Studio, unitamente alle referenze della società di consulenza ICARO sono riportati rispettivamente in **Allegato I.1** ed **Allegato I.2**.

La stesura dello Studio Preliminare Ambientale è stata condotta con l'indispensabile supporto dei referenti tecnici Autostrada del Brennero SpA.

Per definire le interazioni sull'ambiente legate agli interventi in oggetto e la conseguente stima dei fattori di impatto, sono stati individuati due stati di riferimento ai quali riportarsi per poter valutare le variazioni prevedibili a seguito del progetto.

I due stati di riferimento considerati sono i seguenti:

- **Situazione ante – operam**, corrispondente alla situazione attuale dei sistemi ambientali, economico e sociale
- **Situazione post - operam**, corrispondente alla situazione dei sistemi ambientali, economico e sociale a valle della realizzazione degli interventi in progetto.

La metodologia utilizzata per la valutazione di impatto ambientale è rappresentata nello schema di figura seguente.

## STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio

Progetto n. 17556I

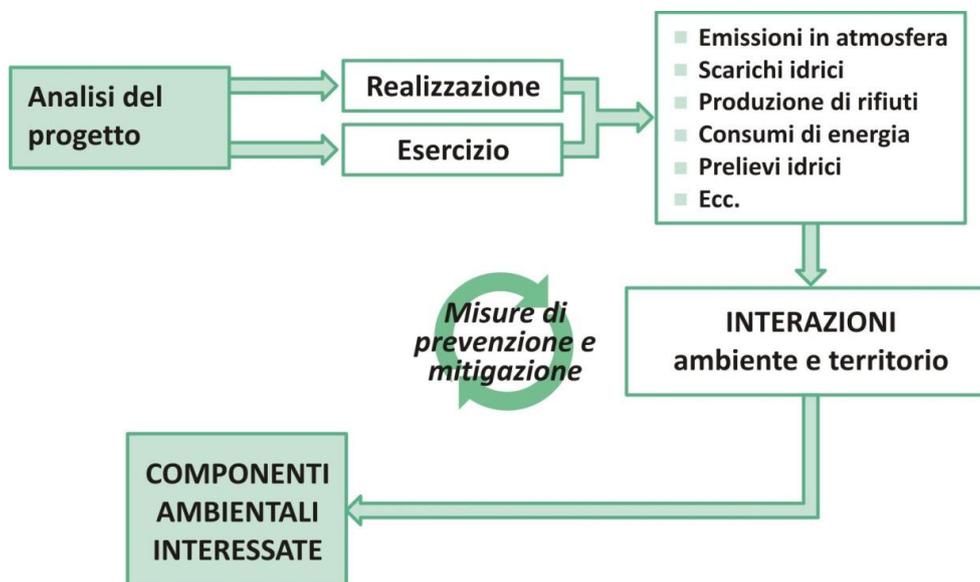


Figura I.4-Metodologia adottata per l'individuazione delle interazioni ambientali

Il primo importante passo consiste nella definizione di un quadro coerente delle interazioni generate dal progetto proposto con il territorio e l'ambiente e delle specifiche misure di prevenzione e mitigazione in grado di minimizzare alla sorgente i potenziali effetti sul territorio e sull'ambiente.

Per la valutazione di impatto è necessario quindi caratterizzare gli stati di qualità delle componenti e dei sistemi ambientali influenzati dalle interazioni residue, in modo da fornire le indicazioni di guida per lo sviluppo delle valutazioni relative agli impatti potenziali, sia negativi che positivi.

La metodologia di valutazione di impatto prevede la definizione di specifici indicatori di qualità ambientale che permettono di stimare ante operam e post operam i potenziali impatti del progetto sulle componenti ed i fattori analizzati, come illustrato nella figura seguente.

## STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio

Progetto n. 17556I

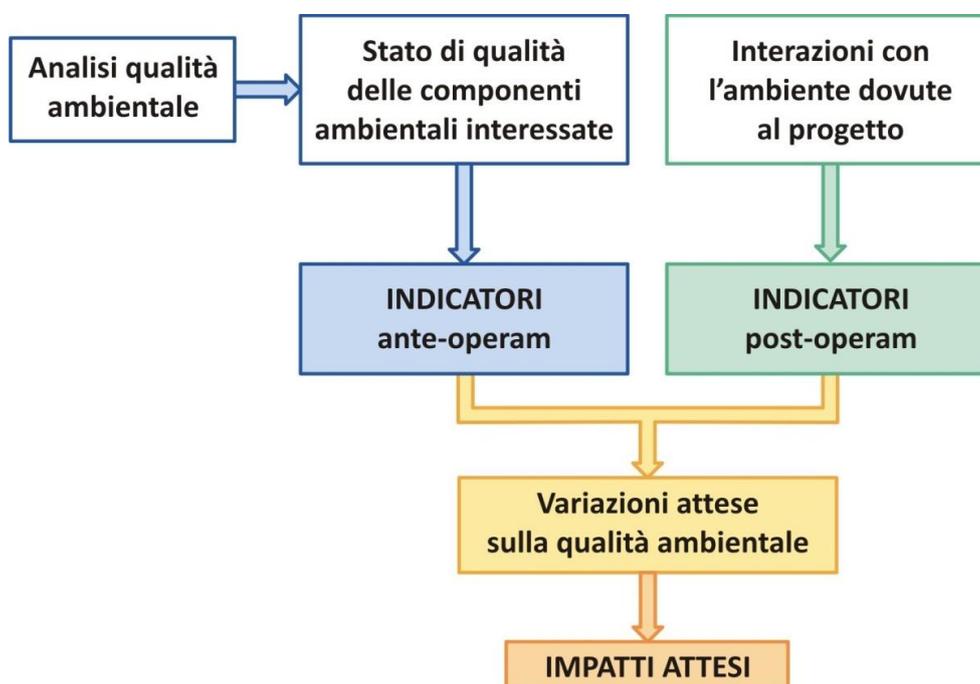


Figura I.5-Metodologia adottata per la valutazione degli eventuali impatti ambientali

La valutazione di impatto prende in considerazione gli effetti attesi generati da:

- fase di realizzazione del progetto (fase di costruzione),
- fase di esercizio dell'area

sulle componenti e fattori ambientali dell'area di studio potenzialmente influenzabili dalle interazioni residue (a seguito delle misure di prevenzione e mitigazione adottate) presentate dal Progetto.

## STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio

Progetto n. 17556I

## I.4 SINTESI DELLE VALUTAZIONI

## I.4.1 Inquadramento nella pianificazione territoriale

Una sintesi riepilogativa delle analisi effettuate per stabilire il tipo di relazione che intercorre tra il progetto in esame ed i vari strumenti di programmazione e pianificazione territoriale di riferimento, ripreso dal Quadro di riferimento Programmatico, è rappresentata nella tabella successiva, dalla quale si evince che:

- il Progetto proposto non presenta elementi di contrasto con gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti a livello nazionale, regionale, provinciale e comunale;
- il Progetto inoltre appare rispondere coerentemente agli obiettivi alle strategie ed agli indirizzi in materia di infrastrutture contenuti in tutti gli strumenti considerati.

LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE COMUNITARIO	
Strumento di pianificazione	Tipo di relazione con il progetto
Strategia Europa 2020	COERENZA
Libro Bianco dei trasporti 2011	COERENZA
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE NAZIONALE	
Piano Generale dei trasporti e della logistica	COERENZA
Programma Infrastrutture Strategiche (2001) e Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanze	COERENZA
Piano Nazionale di Sicurezza Stradale- Orizzonte 2020	COERENZA
Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)	COMPATIBILITA'
Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020	COERENZA
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE REGIONALE	
Programma Regionale della Mobilità e dei trasporti (PRMT)	COERENZA
Piano Territoriale Regionale (PTR)	COERENZA
Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)	COMPATIBILITA'
Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Po	COMPATIBILITA'
Piano di Gestione dei Rischi di Alluvione (PGRA)	COMPATIBILITA'
Piano di Gestione del Distretto Idrografico del Fiume Po	COMPATIBILITA'
Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA)	COMPATIBILITA'
Rete Natura 2000	COMPATIBILITA'
Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'aria (PRIA)	COMPATIBILITA'
Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Mincio	COMPATIBILITA'
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE LOCALE (PROVINCIALE E COMUNALE)	
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	COMPATIBILITA'
Piano di Governo del Territorio	COMPATIBILITA'
Piano di Classificazione Acustica di Mantova	COMPATIBILITA'

Tabella I.1- Sintesi dell'inquadramento del progetto nella pianificazione territoriale

## STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio

Progetto n. 17556I

## I.4.2 Interazioni con l'ambiente ed il territorio

In relazioni alle analisi eseguite nel Quadro di riferimento Progettuale, nella tabella seguente sono sintetizzate le principali interazioni del progetto in esame con le principali componenti ambientali di riferimento.

Parametro di interazione		Tipo di Interazione e componenti/fattori ambientali potenzialmente interessati	Fase
Emissioni in atmosfera	Emissione di gas di scarico dei mezzi di cantiere e sollevamento polveri da aree di cantiere.	Diretta: Atmosfera	Cantiere
	Emissione di gas di scarico dei mezzi pesanti in ingresso ed in uscita dall'area di sosta.	Indiretta: Assetto antropico- salute pubblica	Esercizio
Scarichi idrici	Impiego di bagni chimici, nessuna produzione di scarichi idrici	Diretta: Ambiente idrico	Cantiere
	Scarico acque meteoriche Scarico acque civili		Esercizio
Produzione rifiuti	Rifiuti da attività di scavo e altre tipologie di rifiuti da cantiere	Diretta: Suolo e sottosuolo Diretta: Assetto antropico- infrastrutture (movimentazione rifiuti prodotti)	Cantiere
	Rifiuti da attività di manutenzione e gestione	Indiretta: Suolo e sottosuolo Diretta: Assetto antropico- infrastrutture (movimentazione rifiuti prodotti)	Esercizio
Emissioni sonore	Emissione di rumore connesso con l'utilizzo dei macchinari nelle diverse fasi di realizzazione	Diretta: Ambiente fisico Diretta: Fauna	Cantiere
	Emissioni di rumore dovute al traffico indotto dalla nuova installazione.	Indiretta: Assetto antropico- salute pubblica	Esercizio
Emissioni di radiazioni non ionizzanti	---	---	Cantiere
	---	---	Esercizio
Uso di risorse	Prelevi idrici per usi civili ed attività di cantiere	Diretta: Ambiente idrico	Cantiere
	Prelevi idrici per usi civili		Esercizio
	Uso di energia elettrica e combustibili	Diretta: assetto antropico-aspetti socio economici Indiretta: atmosfera	Cantiere
	Uso di energia elettrica e combustibili		Esercizio
	Consumi di sostanze per attività di cantiere	Indiretta: assetto antropico-aspetti socio economici	Cantiere
	Consumi di sostanze per attività di manutenzione e gestione	Indiretta: assetto antropico-aspetti socio economici	Esercizio
	Occupazione temporanea di suolo con aree di cantiere	Diretta: Suolo e sottosuolo, Flora Indiretta: Fauna, ecosistemi	Cantiere

## STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio

Progetto n. 17556I

Parametro di interazione		Tipo di Interazione e componenti/fattori ambientali potenzialmente interessati	Fase
	Occupazione di suolo per l'insediamento della nuova area di sosta	Diretta: Suolo e sottosuolo, Flora Indiretta: Fauna, ecosistemi	Esercizio
Effetti sul contesto socio-economico	Addetti impiegati nelle attività di cantiere	Diretta: assetto antropico-aspetti socio economici	Cantiere
	Addetti attività di gestione e manutenzione dell'area	Diretta: assetto antropico-aspetti socio economici	Esercizio
Effetti sulla salute pubblica	Comportamento degli autotrasportatori utenti, ricadute sull'incidentalità stradale	Indiretta: indicatori degli effetti dell'incidentalità stradale: tassi di mortalità e di ferimento	Esercizio
Impatto visivo	---	---	Cantiere
	Inserimento strutture in progetto	Diretta: Paesaggio	Esercizio

Tabella I.2- Sintesi delle interazioni ambientali del progetto

## STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione I - Introduzione e Sintesi dello Studio

Progetto n. 175561

## I.4.3 Impatti attesi

In relazioni alle analisi eseguite e riportate in dettaglio nel Quadro di riferimento Ambientale, nella tabella seguente sono riportati in forma sintetica gli impatti attesi.

Componente o fattore ambientale interessato	Indicatore	Valutazione complessiva impatto Fase cantiere	Valutazione complessiva impatto Fase esercizio
Atmosfera	Standard di qualità dell'aria	Temporaneo trascurabile	Trascurabile
Ambiente idrico-acque superficiali	Stato ecologico	Temporaneo trascurabile	Trascurabile
	Stato chimico	Temporaneo trascurabile	Trascurabile
	Presenza di aree a rischio idraulico	---	---
Ambiente idrico-acque sotterranee	Stato qualitativo	Temporaneo trascurabile	Trascurabile
Suolo e sottosuolo	Uso del suolo	Temporaneo non significativo	Poco significativo
	Presenza di aree a rischio geomorfologico	---	---
Ambiente fisico-rumore	Superamento dei limiti assoluti diurno e notturno (DPMC 01/03/91), dei limiti di emissione diurni e notturni (DPCM 14/11/97) e del criterio differenziale	Temporaneo non significativo	Impatto trascurabile
Flora fauna ed ecosistema	Presenza di specie di particolare pregio naturalistico (Siti SIC/ZPS, Liste Rosse Regionali) e presenza di siti SIC/ZPS, Aree naturali protette, zone umide	Temporaneo non significativo	Impatto trascurabile
Sistema antropico – assetto territoriale e aspetti socio-economici	Indicatori macroeconomici (occupazione, PIL, reddito pro-capite ecc.)	Temporaneo positivo	Positivo
Sistema antropico – infrastrutture e trasporti	Uso di infrastrutture, volumi di traffico	Temporaneo trascurabile	Positivo
Sistema antropico – salute pubblica	Indicatori dello stato di salute della popolazione locale (tassi di natalità/mortalità, cause di decesso ecc.)	Temporaneo trascurabile	Trascurabile
	Indicatori di mortalità/ferimento per incidentalità stradale (tassi di mortalità/ferimento, cause incidente, ecc.)	---	Positivo
Paesaggio e beni culturali	Conformità a piani paesaggistici. Presenza di particolari elementi di pregio paesaggistico/ architettonico	Temporaneo trascurabile	Non significativo

Tabella I.3- Sintesi degli impatti attesi

Complessivamente gli impatti attesi dalla realizzazione del Progetto proposto sono positivi (effetti positivi) o di entità non apprezzabile. Non vi sono impatti negativi apprezzabili dalla realizzazione del Progetto.