

0

Li. 10

Yanni

[Handwritten signature]



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

[Handwritten mark]

Parere n. 3170 del 08/11/2019

[Handwritten mark]

[Vertical handwritten notes and marks]

<p>Progetto</p>	<p>Verifica di assoggettabilità alla VIA</p> <p>Realizzazione di un'area di sosta per veicoli pesanti in località Valdaro (MN) in carreggiata sud, alla progressiva km 259+800 dell'Autostrada A22 del Brennero</p> <p>ID_VIP: 4441</p>
<p>Proponente:</p>	<p>Società Autostrada del Brennero S.p.A.</p>

[Bottom section with multiple handwritten signatures and initials]

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell’articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l’art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

PRESO ATTO della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dalla Società Autostrada del Brennero S.p.A. con nota prot. DTG-34983 del 18/12/2018 per il progetto definitivo “*Realizzazione di un'area di sosta per veicoli pesanti in località Valdaro (MN) in carreggiata sud, alla progressiva km 259+800 dell'Autostrada A22 del Brennero*”;

PRESO ATTO che:

- la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.29305/DVA del 27/12/2018;
- la DVA con nota prot.n.417/DVA del 09/01/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.60/CTVA in data 09/01/2019, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

VISTA la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, effettuata con nota prot. DVA-2010-754 del 17 gennaio 2011, alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, che la ha acquisita al prot. CTVA-2011-107 del 18 gennaio 2011;

ESAMINATA la documentazione allegata alla domanda che si compone dei seguenti elaborati:

Elaborati di Progetto:

- Elenco allegati
- Relazione tecnico illustrativa
- Corografia di inquadramento

- Estratti urbanistici
- Localizzazione nuova stazione di sosta per veicoli pesanti
- Sicurezza- cantierizzazione
- Cronoprogramma
- Planimetria stato attuale
- Planimetria generale di progetto
- Sezioni caratteristiche tavola 1
- Sezioni caratteristiche tavola 2
- Studio architettonico-piante e prospetti edifici
- Particolari costruttivi - tomo e terre rinforzate
- Particolari costruttivi-barriere antirumore
- Relazione impianti tecnologici
- Relazione e trattamento acque di piattaforma
- Reti tecnologiche: planimetria e particolari impianto di illuminazione
- Reti tecnologiche: planimetria reti acque bianche e nere e impianto antincendio
- Interventi di mitigazione e compensazione ambientale
- Planimetria sistemazione a verde e isole ecologiche
- Elenco prezzi
- Computo metrico estimativo
- Quadro economico

Studio Preliminare Ambientale

- Presentazione e indice generale
- Referenze Progetti e Studi Ambientali
- Sezione I - Introduzione e sintesi dello studio
- Sezione II - Quadro di Riferimento Programmatico
- Sezione III - Quadro di Riferimento Progettuale
- Sezione IV - Quadro di riferimento Ambientale
- Allegato IV.1-Studio delle ricadute al suolo delle emissioni inquinanti
- Appendice 1 Mappe delle simulazioni
- Allegato IV.2 - Valutazione previsionale di impatto acustico
- Appendice 1 Mappe del rumore ambientale
- Appendice 2 Decreto di iscrizione all'elenco dei tecnici competenti in acustica
- Allegato IV.3 - Relazione di esame paesistico
- Foto inserimenti e punti di vista
- Allegato 1 - Formulare e Mappe Siti Rete Natura 2000
- Allegato 2 - Elenco floristico specie Siti Rete Natura 2000
- Allegato IV.4 - Studio di Valutazione di Incidenza Ambientale
- Verifica Archeologica Preventiva - Planimetria aree di scavo
- Verifica Archeologica Preventiva Relazione di verifica archeologica preventiva ex art. 25 D.Lgs 50/2016
- Relazione Acustica - Misurazioni Fonometriche
- Report indagine Ambientale Area confine A22- Mantova (MN)

VISTA e CONSIDERATA la documentazione tecnica integrativa trasmessa dal proponente ad aggiornamento dell'istanza, acquisita al prot.n.15151/DVA del 13/06/2019 ed al prot.n.2204/CTVA del 13/06/2019;

- Integrazione volontaria allo studio preliminare ambientale (relazione)
- Annesso 1_Piano preliminare di utilizzo
- Annesso 2_Documentazione di progetto aggiornata

VISTA e CONSIDERATA la documentazione tecnica integrativa, trasmessa dal proponente ad aggiornamento dell'istanza, acquisita al prot.n.27848/DVA del 23/10/2019 ed al prot.n.4037/CTVA del 23/10/2019;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

- Piano preliminare di utilizzo in situ delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti (Revisione 1 – Ottobre 2019)
(questa nuova versione del "Piano preliminare di Utilizzo delle terre" sostituisce integralmente quelle precedentemente inviate);

VISTA e CONSIDERATA la nota della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali prot. DVA-22256 del 03/09/2019 con cui è stato riattivato il procedimento di verifica di assoggettabilità;

PRESO ATTO che **non sono pervenute osservazioni** da parte di terzi interessati;

CONSIDERATO che:

- l'intervento in esame si riferisce al Progetto Definitivo "Realizzazione di un'area di sosta per veicoli pesanti in località Valdaro (MN) in carreggiata sud, alla progressiva km 259+800" proposto dalla società Autostrada del Brennero S.p.A.;
- tale intervento ricade all'interno delle opere che la Autostrada A22 del Brennero ha previsto di realizzare a fronte dell'esigenza degli autotrasportatori, in risposta 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. Un'ulteriore motivazione alla base del progetto riguarda 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;
- le opere mirano al miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione lungo la rete autostradale aumentando la disponibilità di parcheggi per i mezzi pesanti e consentendo così di superare le attuali situazioni di pericolo dovute alle soste irregolari sia lungo l'asta autostradale (nelle piazzole di sosta, sulle piste di immissione e talvolta anche in corsia di emergenza), sia all'interno delle aree di servizio esistenti e lungo i percorsi dedicati alla circolazione delle autovetture all'interno delle aree stesse.
- il progetto prevede la realizzazione di una nuova area di sosta per i soli mezzi pesanti, comprensiva di un fabbricato principale per i servizi generali e di un fabbricato minore per servizi igienici; l'area sarà 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" a nord e la stazione di servizio "Po ovest" a sud ad una distanza rispettivamente di 19 km e di 9 km. Sarà inoltre facilmente raggiungibile dalla viabilità ordinaria con ingresso in autostrada dalla stazione di Mantova nord ed uscita dalla stazione di Mantova sud ubicate a distanze rispettivamente di 5.3 km e 3,6 km.

alternative di progetto

CONSIDERATO e VALUTATO che il progetto si sviluppa in località Valdaro in comune di Mantova, su un'area che appartiene ad una zona produttiva in cui sono insediate anche attività afferenti la logistica.

Riguardo alle alternative localizzative, occorre considerare che la scelta di localizzazione dell'area di sosta 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 la realizzazione in corrispondenza di un'area industriale e di un polo logistico lontano da recettori sensibili, quale quello di Valdaro, consente di conseguire un elevato grado di coerenza con gli obiettivi della pianificazione territoriale ed anche uno stimolo reciproco 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 contribuire a 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.

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 e le prevedibili esigenze dei fruitori.

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

opzione zero

CONSIDERATO e VALUTATO che l'unica alternativa effettiva permane l'ipotesi "opzione zero", che consiste nella non realizzazione della nuova area di sosta, ma 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.). L'intervento potrà garantire e migliorare la sicurezza del trasporto stradale su media e lunga scala, posto che 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;

Quadro di riferimento programmatico

CONSIDERATO e VALUTATO che gli interventi di cui al presente progetto sono coerenti con gli indirizzi dettati dalla pianificazione in materia trasporti e logistica dettati dal Piano Nazionale dei trasporti e logistica, e dagli strumenti di pianificazione regionale:

- Programma Regionale della Mobilità e dei trasporti (PRMT)
- Piano Territoriale Regionale (PTR)

CONSIDERATO e VALUTATO che l'area di intervento ricade completamente nel territorio comunale di Mantova e risulta interessare la "area industriale di Valdaro (polo produttivo di livello provinciale)" delimitata dal piano di governo del territorio. Il progetto non risulta quindi specificatamente considerato dalla pianificazione comunale ma non risulta in contrasto con la disciplina del piano che detta norme tecniche urbanistiche compatibili con la realizzazione dell'opera. In particolare, l'area interessata dal progetto, ancorché parzialmente gravata dal vincolo di fascia di rispetto autostradale, è ricompresa nella zona per insediamenti produttivi denominata "P.A. 5.1 - Comparto Valdaro" e in base al Piano Attuativo del Comparto ha destinazione specifica compatibile con la realizzazione di infrastrutture a servizio di un'attività economica quale risulta essere il futuro parcheggio e gli altri servizi destinati all'utenza della concessionaria autostradale proponente.

CONSIDERATO e VALUTATO che l'area ricade completamente nel territorio comunale di Mantova e risulta interessare in parte "zona per autostrade" (le aree destinate alle corsie di accelerazione e decelerazione ed alla barriera antirumore) e in parte la "zona per insediamenti produttivi" (le aree destinate alla realizzazione del parcheggio e degli edifici per servizi). Vi è pertanto piena compatibilità con le disposizioni dello strumento urbanistico locale. Per tale motivo l'intervento non richiede l'attivazione di alcuno degli speciali procedimenti di legge atti a conseguire variazioni agli strumenti urbanistici vigenti.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la situazione vincolistica:

- l'area di intervento, come risulta dallo studio fornito dal proponente, è ubicata ad una distanza di alcune centinaia di metri da un'area sottoposta a vincolo quale area di interesse archeologico ("sito archeologico"), collocata a nord del futuro parcheggio;
- una vasta area della parte orientale del territorio del Comune di Mantova, la quale ricomprende l'intero comparto P.I.P. Valdaro, gli abitati di Borgo Castelletto e Formigosa e le aree dell'intorno di tali località è classificata dallo strumento urbanistico comunale quale "area con potenzialità archeologica";
- gli aspetti archeologici sono stati oggetto di specifica verifica nella Sezione IV- Quadro di riferimento Ambientale dello studio preliminare ambientale, la valutazione riportata dal proponente indica che la

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

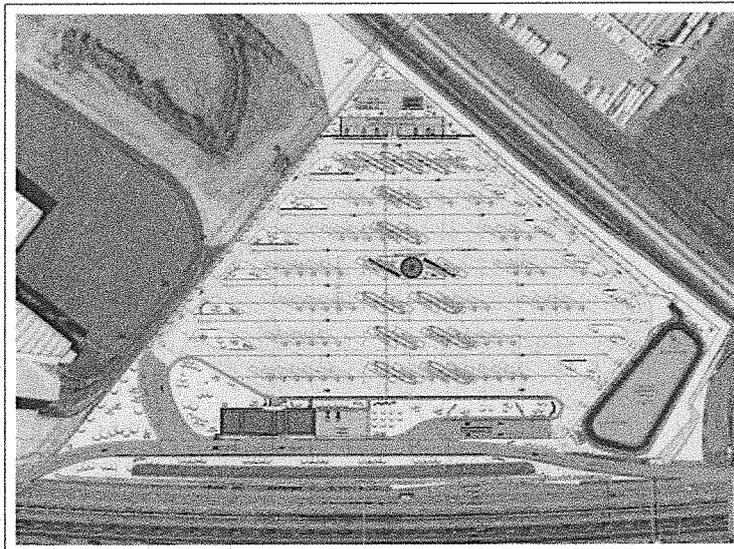
presenza di un potenziale archeologico risulta gestibile con opportune procedure e non preclude la possibilità di realizzare il progetto;

- in base all'analisi degli strumenti urbanistici vigenti, come risulta dallo studio fornito dal proponente, l'area non risulta fra quelle assoggettate a tutela paesaggistica ai sensi del decreto legislativo n. 42/2004 (codice del beni culturali e del paesaggio); il corso d'acqua limitrofo all'area di intervento è individuato dal piano di coordinamento provinciale come canale di rilevanza naturalistico-ambientale e canale di matrice storica; per tale motivo l'intervento di progetto prevede il mantenimento del corso d'acqua nella sua configurazione attuale senza alcuna modifica, quali risagomature o tombinamenti, e per lo stesso motivo, come risulta dalla documentazione di progetto, sono state previste ampie rinaturazioni e piantumazioni delle aree attigue al canale;
- la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Cremona, Lodi e Mantova, ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'opera, a condizione che i lavori di scavo siano effettuati con l'assistenza di operatori archeologi, una condizione operativa usuale per tutti gli interventi edilizi e di infrastrutturazione del territorio recentemente effettuati nel comparto Valdaro;
- l'intervento non interessa siti appartenenti alla rete Natura 200, individuati ai sensi del DPR357/97;
- l'area di intervento risulta esterna alle aree vincolate dal Piano di Assetto idrogeologico del fiume Po.

CONSIDERATO e VALUTATO che il Progetto risulta compatibile con gli obiettivi definiti dagli strumenti di pianificazione vigenti.

Quadro di riferimento progettuale

CONSIDERATO che 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" a nord e la stazione di servizio "Po ovest" a sud, ad una distanza rispettivamente di 19 km e di 9 km;



CONSIDERATO che l'intera superficie destinata a sosta dei mezzi pesanti è una superficie piana avente quote e pendenze limitate, sia longitudinali che trasversali, tali da limitare i volumi di sterro e di riporto. La pendenza trasversale risulta contenuta nell'ordine dello 0,4% a salire da est verso ovest, mentre la pendenza longitudinale risulta ancora più contenuta e pari allo 0,3% a salire da nord verso sud;

Il fabbricato servizi sarà suddiviso in due blocchi e risalendo da nord a sud del fabbricato troviamo:

- 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;

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

CONSIDERATO che i parametri di intervento sono i seguenti:

- un'area complessiva pari a circa 5,5 ettari;
- n. 132 stralli per mezzi pesanti;
- circa 1,5 ettari di aree verdi lungo le aree perimetrali del sito;
- scotico per un volume pari a circa 12.000 mc, 7.000 dei quali riutilizzati nell'ambito del cantiere e 5.000 da avviare a recupero presso siti ed impianti autorizzati;
- scavi per un volume pari a circa 24.500 mc, interamente riutilizzati nell'ambito del cantiere;
- realizzazione di una barriera vegetale fra l'area di sosta e la sede autostradale;
- bacino di laminazione di superficie pari a ca. 2.300 mq;

CONSIDERATO che per l'accesso e l'uscita dall'area di sosta è prevista la realizzazione di specifica corsia dedicata di decelerazione di ingresso e di accelerazione in uscita.

La corsia di decelerazione ha lunghezza complessiva di 215 m suddivisi in 125 m di tratto parallelo e 90 m di tronco di manovra;

La corsia di decelerazione avrà larghezza pari a 3,85 m. A fianco della corsia di decelerazione verranno realizzate una barriera di sicurezza e una barriera rumore fino alla spalla del sovrappasso esistente n. 110 "strada comunale Borgo Castelletto" ubicato a nord della nuova area di sosta.

La corsia di accelerazione invece ha una lunghezza complessiva pari a 450 m suddivisi in 375 m di tratto parallelo e 75 m di tronco di manovra.

Sistema raccolta e smaltimento acque

CONSIDERATO e VALUTATO che altimetricamente sono state definite tutte le quote dei piazzali in modo da ottimizzare le pendenze trasversali ed allontanare le acque meteoriche dalla piattaforma stradale;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda il trattamento delle acque di piattaforma è prevista la suddivisione delle aree pavimentate in quattro zone ed il collettamento di ciascuna zona pavimentata verrà dotato di sistema di trattamento delle acque di prima pioggia prima del conferimento al bacino di laminazione, previsto dal progetto sul lato nord della nuova area, nelle vicinanze della rampa di accesso al cavalcavia con cui la strada comunale Borgo Castelletto supera l'asse autostradale (sovrappasso autostradale n° 110 dell'A22).

CONSIDERATO e VALUTATO che la progettazione della sistemazione idraulica dei piazzali è stata realizzata con un sistema di gestione così composto:

- il sistema di collettamento delle portate, costituito da canalette a fessura e pozzetti grigliati, collegati da una rete di tubazioni in grado di raccogliere tutte le acque di dilavamento dei piazzali;
- gli impianti di trattamento delle acque, costituiti da una vasca di sedimentazione e disoleazione, in grado di trattare le portate di prima pioggia;
- il volume di laminazione delle portate, costituito da un bacino con le pareti ed il fondo impermeabilizzati;

- l'impianto di pompaggio delle acque laminare (preceduto da grigliatura) tale da garantire che la portata restituita alla rete fognaria delle acque bianche rispetti i limiti quantitativi stabiliti dalla normativa, col fine di garantire la compatibilità idraulica dell'intervento, ed in grado di sollevare le acque fino alla quota imposta dal collettore recettore;
- al termine della condotta di adduzione è posizionato il manufatto in c.a. di entrata al bacino. Esso è strutturato in due sezioni adiacenti separate da un setto di calma che consente all'acqua in arrivo di caricare gradatamente le due vasche in modo da limitare la turbolenza e permettere poi lo scarico vero e proprio nel bacino attraverso uno sfioratore sagomato, dimensionato secondo le note formule dell'idraulica. La larghezza del manufatto è stata scelta in maniera da garantire un tirante d'acqua sullo sfioratore di circa 16 cm tali cioè da non mettere in pressione la soletta di copertura;

CONSIDERATO e VALUTATO che i criteri posti alla base del dimensionamento del sistema sono i seguenti:

- eventi pluviometrici caratterizzati da tempo di ritorno pari a $Tr=50$ anni per il dimensionamento del bacino di laminazione e pari a $Tr=20$ anni per il dimensionamento e verifica delle tubazioni;
- creazione di un nuovo bacino di laminazione per ottemperare al principio di invarianza idraulica da applicarsi alla nuova superficie pavimentata prevedendo altresì un trattamento in continuo di tutte le acque di prima pioggia valutate come da normativa in 5 mm in 15.
schema di lavoro:
- acquisizione dei dati di precipitazione eseguita utilizzando la curve di possibilità climatica fornite da ARPA Lombardia.
In tale documento è contenuta la distribuzione delle precipitazioni con l'indicazione dei parametri "a" ed "n" della curva di possibilità pluviometrica stimata per piogge orarie con durata della precipitazione da 1 a 24 ore;
- Determinazione delle portate di dimensionamento delle condotte calcolate con l'applicazione del metodo SCS (trasformazione afflussi – deflussi);
- Dimensionamento e verifica delle tubazioni che saranno impiegate per lo smaltimento delle acque raccolte per un $Tr=20$ anni;
- dimensionamento del bacino di laminazione necessario per garantire il rispetto del concetto di invarianza sviluppato dimensionato per un $Tr=50$ anni.

CONSIDERATO e VALUTATO che il progetto dell'area di sosta prevede, un sistema di separazione delle acque di prima pioggia. Tale separazione è volta al trattamento delle acque dilavanti le superfici pavimentate, potenzialmente contaminate, e alla loro immissione nella fognatura bianca comunale. Per tale aspetto il progetto prevede la suddivisione della pavimentazione in quattro aree distinte collettate a quattro impianti interrati di trattamento delle acque. Complessivamente la superficie captata nuova risulta pari a 41671,75 m².

CONSIDERATO e VALUTATO che l'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia prevede a seguito della raccolta delle acque del parcheggio un separatore di liquidi leggeri composto essenzialmente da due porzioni ben distinte; la prima costituita dal sedimentatore mentre la seconda costituita dal disoleatore. Le acque di prima pioggia pervengono dalla prima sezione di sedimentazione dove avviene la separazione delle particelle inquinanti più pesanti (sabbia, terriccio, ...). Successivamente le acque raccolte attraversano la sezione interna dove avviene la separazione delle sostanze leggere non emulsionate (oli e idrocarburi). A monte e a valle dell'impianto di trattamento verranno realizzati 2 pozzetti, il primo dei quali con caratteristiche di separatore dell'acqua di prima e seconda pioggia; infatti solo l'acqua di prima pioggia viene convogliata nell'impianto mentre la seconda, mediante una tubazione bypass, andrà direttamente al pozzetto a valle dell'impianto ove si riunirà all'acqua trattata.

CONSIDERATO e VALUTATO che l'altezza di pioggia considerata nel dimensionamento degli impianti è pari ad un evento meteorico uniformemente distribuito pari a 5 mm, di durata di precipitazione di 15 minuti e un intervallo di 48 ore tra due successivi eventi meteorici, con un tempo di ritorno pari a 100 anni.

CONSIDERATO e VALUTATO che a valle dei quattro impianti di trattamento delle acque superficiali le acque verranno convogliate ad una stazione di sollevamento, dotata di tre pompe principali e una quarta pompa di riserva, per garantire nel contempo la copertura di eventuali punte legate ad eventi eccezionali e superiori a quello di dimensionamento.

CONSIDERATO e VALUTATO che dalla stazione di sollevamento si dipartono quattro condotte che scaricano l'acqua all'interno del bacino di laminazione attraverso un manufatto in calcestruzzo (camera di carico);

CONSIDERATO e VALUTATO che nel bacino di laminazione confluiranno quindi le acque provenienti dai quattro impianti di trattamento per la prima pioggia che, vengono convogliati nella stazione di sollevamento creata a nord della camera di carico;

gli impianti per il trattamento dell'acqua di prima pioggia raccoglieranno: il primo la zona Ovest del parcheggio, compresa l'isola tecnica, il secondo la parte centrale dell'area di sosta, il terzo l'area Est dell'area di sosta e l'ultimo la zona del piazzale di transito.

Nel bacino di laminazione verrà prevista una camera di scarico dotata di un sistema meccanico di filtraggio di eventuali residui di materiale solido, collegata allo scarico con la rete di smaltimento acque bianche comunale esistente a servizio dell'area di Valdaro;

il bacino di laminazione avrà lo scopo di equalizzazione delle portate inviate allo scarico al fine di ottenere una portata di scarico il più possibile costante limitando possibili effetti di aggravio delle piene legate alla trasformazione con conseguente impermeabilizzazione dei suoli conseguenti al diverso uso del suolo; Infatti ogni intervento che provoca impermeabilizzazione dei suoli ed aumento della velocità di corrivazione deve prevedere azioni correttive volte a mitigare gli effetti, come i volumi di invaso finalizzati alla laminazione quale quello in progetto;

CONSIDERATO e VALUTATO che è prevista la realizzazione di un sistema di canalizzazioni (formato da canalette continue, pozzetti e tubazioni) per il convogliamento delle acque di piattaforma verso un bacino di laminazione dal quale poi l'acqua verrà indirizzata mediante pompaggio, alla rete idrica superficiale;

CONSIDERATO e VALUTATO che le acque nere provenienti dal fabbricato per i servizi all'utenza (servizi igienici, ristorazione, lavanderia), verranno collettati alla fognatura comunale delle acque nere;

Per quanto riguarda le opere edili

CONSIDERATO che per quanto riguarda le opere edili e i fabbricati previsti in progetto, essi sono rappresentati da alcune infrastrutture di completamento:

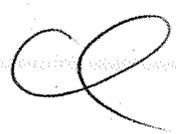
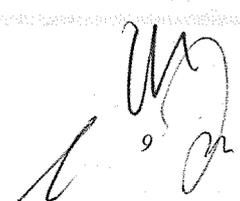
1. rilevato di separazione dalle sete autostradale
2. fabbricato servizi;
- 3 fabbricato servizi igienici;
- 4 isola tecnica di deposito temporaneo dei rifiuti, cabina di trasformazione elettrica e posteggio dei dipendenti;
5. torre faro
6. bacino di laminazioni e vasche stazioni di sollevamento;
7. tombini, aiuole e percorsi pedonali

CONSIDERATO che il piazzale sarà dotato di impianto di irrigazione e di illuminazione. Tutti gli impianti faranno capo al fabbricato servizi;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la **cantierizzazione**:

Durata dei lavori

Accantieramento, recinzione, realizzazione piste: 1 mese;

A  R  

Scotico, Realizzazione scavi, rilevati e pacchetti di fondazione zona C: 6 mesi ;
Opere edili zona C: 1 mese;
Scotico, Realizzazione scavi, rilevati e pacchetti di fondazione zona A: 3 mesi ;
Opere edili zona A: 1 mese;
Scotico, Realizzazione scavi, rilevati e pacchetti di fondazione zona B: 3/4 mesi ;
Opere edili zona A: 1 mese;
Realizzazione barriera antirumore: 5/6 mesi;
Realizzazione edificio servizi: 5/6 mesi;
Captazione ed impianto di depurazione acque p.p.: 5/6 mesi;
Pavimentazioni: 1 mese;
Altri impianti: 1 mese;
Opere di finitura: 1 mese;

CONSIDERATO e VALUTATO che tenendo conto della contemporaneità di realizzazione di parte delle azioni succitate, il cantiere avrà una **durata complessiva pari a 24 mesi**;

CONSIDERATO che:

- il progetto individua l'organizzazione del cantiere;
- i piazzali di rimessa e il deposito mezzi nonché il deposito materiali e le aree raccolta rifiuti, sono previsti all'interno delle aree di cantiere;
- l'area sarà recintata e dotata di accesso;
- per quanto specificatamente attiene ai lavori eseguiti in presenza di traffico stradale attivo, le aree saranno organizzate così come previsto dal Regolamento Attuativo del Codice della Strada;

Piano di gestione dei materiali

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente ha presentato, nella documentazione integrativa il documento: "*Piano preliminare di utilizzo in situ delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti (Revisione 1 – Ottobre 2019)*", in cui illustra le modalità operative da adottare nella gestione dei materiali da scavo prodotti durante l'esecuzione dei lavori per la realizzazione dell'area di sosta mezzi pesanti di Valdaro;

PRESO ATTO che il "Piano preliminare di Utilizzo" integra la documentazione progettuale in relazione all'abbandono della tecnica di stabilizzazione a calce e cemento, inizialmente prevista, sostituita dalla realizzazione delle opere di sotto-pavimentazione alternative e indica che verrà riutilizzato in situ tutto il materiale scavato,

PRESO ATTO che il "Piano preliminare di Utilizzo ai sensi del DPR 120/2017" dettaglia, ai sensi della norma vigente, la caratterizzazione e la modalità di gestione del terreno escavato;

I riferimenti normativi seguiti per la gestione dei terreni di scavo sono:

- Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152/2006 e s.m.i., con particolare riferimento agli artt. 184 bis (Sottoprodotto), 185 (Esclusioni dell'ambito di applicazione), 186 (Terre e rocce da scavo).
- Decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120, "*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*".
- *Decreto Legge 25 gennaio 2012 n.2 - Misure urgenti in materia ambientale* - e s.m.i., art.3 (Interpretazione autentica dell'art. 185 del D.Lgs. 152/2006) commi 1, 2 e 3.

CONSIDERATO e VALUTATO che il progetto prevede un'occupazione complessiva di circa 5,5, ha, di cui 1,5 ha adibiti ad opere a verde di mitigazione ambientale.

In merito al fabbisogno/gestione di materie prime e risorse naturali:

- il progetto prevede che i materiali scavati (12.000 m³ da scotico superficiale e 24.500 da scavi e sbancamento) vengano completamente riutilizzati nell'ambito dei lavori in oggetto, per il sottofondo di pavimentazione, il livellamento delle superfici, la realizzazione le aiuole a verde, la formazione del rilevato di separazioni della sede autostradale; le eccedenze non reimpiegabili saranno gestite come rifiuto e avviate a recupero presso siti o impianti autorizzati;
- la realizzazione dei piazzali necessita di alcune forniture di inerti, che risultano essere fortemente limitate in quanto per il sottofondo verrà utilizzato il materiale riciclato dagli scavi, ove necessario con curva granulometrica corretta;
- le ulteriori forniture principali sono rappresentate dall'asfalto e a seguire dai materiali edili (cls, reti e ferri in acciaio, ecc.) per i fabbricati di servizio, i marciapiedi, i cordoli, le recinzioni, nonché i materiali di cui sono costituiti i vari impianti previsti.

Il bilancio delle terre da scavo è di seguito riportato:

Descrizione fase lavorativa	Quantità prodotta	Materiale destinato al riutilizzo in cantiere
Scotico superficiale	12.000 m ³	12.000 m ³
Scavi e sbancamento	24.500 m ³	24.500 m ³

Tabella 4 - Bilancio terre e rocce da scavo

CONSIDERATO e VALUTATO che il terreno scavato, pari a 36.500 m³, sarà interamente riutilizzato e sarà destinato all'interno delle medesime AdS, per la realizzazione del sottofondo, il riempimento delle aiuole spartitraffico, la costruzione del rilevato, il parziale reinterro su scavi vari, ecc.;

CONSIDERATO e VALUTATO che, per il terreno da riutilizzare nell'ambito del progetto, i siti di produzione e di destinazione coincidono, mentre quelli di deposito temporaneo sono ad essi adiacenti, sempre interni alle aree di cantiere. Pertanto non è previsto alcun trasporto di terre e rocce da scavo;

CONSIDERATO e VALUTATO che non sono previste viabilità (o percorsi) dedicate per il trasporto del materiale da scavo in quanto gli spostamenti verso i rispettivi siti di deposito temporaneo saranno interni alle aree di cantiere definite dal Progetto;

CONSIDERATO e VALUTATO che

- come previsto dall'art.5, nelle aree di deposito il materiale da scavo sarà gestito separatamente ed in modo autonomo da eventuali depositi temporanei di rifiuti;
- il materiale da scavo depositato in cumuli verrà identificato tramite apposita segnaletica posizionata in modo visibile e riportante le informazioni relative al sito di produzione e la quantità di materiale in deposito;
- le informazioni riportate sulla segnaletica ne consentiranno la tracciabilità;
- la durata del deposito non supererà il termine di validità del piano di utilizzo;

CONSIDERATO e VALUTATO che al fine di verificare la qualità dei terreni oggetto di scavo, nel mese di novembre 2011 è stata effettuata una prima campagna di campionamenti con 21 trincee esplorative con escavatore con prelievi (profondità 1 m, 3 m e 5 m da p.c.) all'interno delle aree di indagine, n.1 carotaggio inclinato, e n.3 piezometri;

CONSIDERATO e VALUTATO che dalla valutazione dei risultati delle analisi chimiche effettuate sui campioni di terreno prelevati è stato appurato che nessun parametro presenta concentrazioni superiori alle CSC (Concentrazioni soglia di contaminazione) fissate per terreni dal D.Lgs. 152/06, All. 5 Tab. 1 Colonna B "Siti ad uso commerciale e industriale";

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo in corso d'opera, nei casi in cui si adottassero metodologie di scavo in grado di determinare una potenziale contaminazione dei materiali da scavo, il Proponente procederà con la caratterizzazione degli stessi in fase di esecuzione secondo i "criteri generali per la caratterizzazione dei siti contaminati" indicati nell'Allegato 2 alla Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006;

gli esiti analitici saranno confrontati con i limiti di cui alla colonna B della Tabella 1, Allegato 5 alla Parte Quarta del D.Lgs. 152/06, pur adottando nel corso delle analisi una sensibilità corrispondente ai limiti di colonna A della medesima Tabella.

le metodiche analitiche impiegate saranno coerenti con quanto definito nell'allegato 5, Parte Quarta, Titolo V del citato D.Lgs.152/2006;

CONSIDERATO e VALUTATO che all'interno del "Piano preliminare di utilizzo in situ delle terre e rocce da scavo" è stata prevista l'integrazione della caratterizzazione ambientale dei materiali da scavo effettuata;

le attività saranno eseguite in accordo con i criteri indicati nel D.Lgs. 152/2006 e nel documento APAT "Manuale per le indagini ambientali nei siti contaminati - APAT - Manuali e Linee Guida 43/2006."

i punti di indagine sono stati ubicati in modo da consentire un'adeguata caratterizzazione dei terreni delle aree di intervento, tenendo conto della posizione dei lavori in progetto e della profondità di scavo;

per quanto concerne le analisi chimiche, si prenderà in considerazione un set di composti inorganici e organici tale da consentire di accertare in modo adeguato lo stato di qualità dei suoli;

si prevede che, la profondità d'indagine venga determinata in base alle profondità previste degli scavi dal progetto dell'area di sosta. In accordo alle indicazioni dell'Allegato 2 al DPR 120/2017, i campioni da sottoporre ad analisi chimico-fisiche saranno:

- campione 1: da 0 a 1 m dal piano campagna;
- campione 2: prelevato nella zona di fondo scavo;
- campione 3: nella zona intermedia tra i due.

nei sondaggi esplorativi presso le aree in cui il progetto prevede uno scavo, di profondità inferiore a 2 m da p.c. saranno prelevati due campioni rappresentativi di ciascun metro di profondità, in accordo a quanto indicato in Allegato 2 al DPR 120/2017;

CONSIDERATO e VALUTATO che l'impiego dei materiali da scavo nelle opere di cui trattasi, avverrà tal quale o comunque senza alcun ulteriore trattamento diverso dalla normale pratica industriale;

CONSIDERATO e VALUTATO che la durata del Piano di Utilizzo Preliminare è da intendersi pari a quella dei lavori di realizzazione dell'opera prevista in 730 giorni naturali e consecutivi (24 mesi). Per eventuali necessità di tempi ulteriori dovute a possibili evenienze nel corso dei lavori, legate ai possibili esiti dell'attività di assistenza archeologica, a problematiche aziendali fallimentari o analoghe dell'esecutore o ad

altre problematiche non prevedibili, dovrà essere presentata motivata istanza nel caso in cui tali evenienze si presentassero;

Quadro di riferimento ambientale

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la **Componente Atmosfera:**

qualità dell'aria

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di cantiere:

- non sono previsti sforamenti ai limiti di legge, in quanto l'impiego dei mezzi con emissioni a norma di legge e le precauzioni adottate dal progetto, per contenere la dispersione di polveri, (da movimento e trasporto terre, ecc.) sono rilevate adeguate;
- non è possibile escludere la possibilità di dispersione di polveri dovuta al movimento terre e dei mezzi in movimento, condizionata dall'andamento meteo-climatico (venti e pioggia). Si stima che l'ambito di influenza di tali dispersioni possa estinguersi nell'immediato intorno del cantiere;

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di cantiere, al fine di ridurre al minimo l'impatto, verranno adottate specifiche misure di prevenzione, quali:

- l'inumidimento delle aree e dei materiali prima degli interventi di scavo,
- l'impiego di contenitori di raccolta chiusi, la protezione dei materiali polverulenti,
- l'impiego di processi di movimentazione con scarse altezze di getto,
- l'ottimizzazione dei carichi trasportati e delle tipologie di mezzi utilizzati,
- il lavaggio o pulitura delle ruote dei mezzi per evitare dispersione di polveri e fango, in particolare prima dell'uscita dalle aree di lavoro e l'innesto su viabilità pubblica;

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di esercizio:

il Proponente ha prodotto uno studio di simulazione con lo scopo di valutare le ricadute al suolo, derivanti dalle emissioni del traffico, durante la fase di esercizio, nella nuova area di sosta di progetto a Valdaro (Comune di Mantova), in termini di rispetto valori di riferimento (D. Lgs. 155/10) e di impatto sulla qualità dell'aria nell'area in esame prima e dopo la realizzazione dell'opera;

nell'analisi sono stati considerati: l'attuale assetto associato al potenziale traffico presente sull'A22 nella zona Mantovana (ante operam) e l'assetto complessivo futuro a seguito della realizzazione della nuova area in progetto e le simulazioni sono state effettuate utilizzando il modello matematico CALMET/CALPUFF 5.8;

nelle modellazioni condotte sono state adottate alcune ipotesi cautelative (entità del traffico stimata utilizzando il dato medio orario diurno considerato costante per tutte le simulazioni e volumi generati dal traffico in entrata ed in uscita dalla nuova area di sosta considerato aggiuntivo al traffico ante operam);

CONSIDERATO e VALUTATO che le valutazioni effettuate hanno evidenziato i seguenti aspetti:

Stato di qualità dell'aria per la zona in esame:

allo stato attuale, dall'analisi dei dati disponibili e dell'ultima relazione annuale sulla qualità dell'aria elaborata da ARPA Lombardia per la provincia di Mantova, non sono state rilevate criticità per quanto riguarda gli inquinanti monitorati prodotti dal traffico veicolare, ad eccezione del parametro PM10 che mostra una problematica diffusa in tutta la Pianura Padana. I risultati mostrano comunque che, per tutti i parametri, i dati indicano un trend di riduzione sul territorio;

Valutazione dell'apporto dovuto alle emissioni del traffico A22 e nella nuova area di sosta:

i valori di ricaduta massimi calcolati risultano confinati entro la sede autostradale e nelle zone immediatamente limitrofe, per entrambi gli assetti simulati. I valori di riferimento (D. Lgs. 155/10) per la qualità dell'aria non risultano raggiunti fuori dalla sede stradale e i risultati evidenziano che, nel passaggio all'assetto post-operam, risultano variazioni limitate esclusivamente alla zona interessata dalla nuova area di sosta (traffico interno all'area di parcheggio);

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

Confronto tra concentrazioni rilevate e valori di riferimento:

la valutazione ha compreso l'analisi in corrispondenza della centralina di monitoraggio più prossima al sito di intervento, per la quale i contributi calcolati, per ossidi di azoto, polveri e monossido di carbonio, risultano molto limitati rispetto ai valori di riferimento ed invariati nel passaggio dalle condizioni ante operam, alle condizioni post operam (massimo contributo 7,8% invariato nelle due condizioni ante e post operam);

CONSIDERATO e VALUTATO che la valutazione dell'apporto massimo al livello finale di inquinamento è stato effettuato prendendo in considerazione i valori di qualità dell'aria registrati da ARPA Lombardia, nell'ultimo anno disponibile (2017), dalla centralina di monitoraggio più prossima al sito (Tridolino) posta a circa 600 metri;

Nelle tabelle seguenti vengono riportate le concentrazioni calcolate con il modello di simulazione in corrispondenza della centralina nei due assetti simulati (CA), le concentrazioni rilevate (LF) e i relativi Standard di Qualità dell'Aria (SQA):

		NO₂			
		Valori medi annui [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			
Centraline di monitoraggio		Rilevati 2017	Calcolati (in corrispondenza della centralina)		Contributo percentuale rispetto allo SQA
Centraline di monitoraggio	Tridolino	26,2	Ante operam	0,49	1,2%
			Post operam	0,50	1,3%
SQA D.Lgs.155/2010	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
		99,8° percentile delle concentrazioni medie orarie di un anno (come NO₂) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			
Centraline di monitoraggio		Rilevati 2017	Calcolati (in corrispondenza della centralina)		Contributo percentuale rispetto allo SQA
Centraline di monitoraggio	Tridolino	99,0	Ante operam	15,5	7,8%
			Post operam	15,6	7,8%
SQA D.Lgs.155/2010	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$				

		CO			
		Media massima sulle 8 ore [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			
Centraline di monitoraggio	Tridolino	Rilevati 2017	Calcolati (in corrispondenza della centralina)		Contributo percentuale rispetto allo SQA
			Ante operam	Post operam	
		2.000	5,2		0.05%
			5,3		0.05%
SQA D.Lgs.155/2010	10.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
		PM10			
		Valori medi annui [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			
Centraline di monitoraggio	Tridolino	Rilevati 2017	Calcolati (in corrispondenza della centralina)		Contributo percentuale rispetto allo SQA
			Ante operam	Post operam	
		34,9	0,03		0.08%
			0,03		0.08%
SQA D.Lgs.155/2010	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
		PM10			
		90° percentile delle concentrazioni medie orarie di un anno [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			
Centraline di monitoraggio	Tridolino	Rilevati 2017	Calcolati (in corrispondenza della centralina)		Contributo percentuale rispetto allo SQA
			Ante operam	Post operam	
		72	0,06		0.12%
			0,06		0.12%
SQA D.Lgs.155/2010	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$				

Confronto con i risultati del modello e quanto rilevato dalla rete di monitoraggio

CONSIDERATO e VALUTATO che dall'analisi dei dati si evince come, in corrispondenza della centralina di monitoraggio, il contributo in termini di ricadute al suolo dell'infrastruttura autostradale al rispetto degli standard di qualità dell'aria, sia molto limitato;

CONSIDERATO e VALUTATO che in relazione ai contributi calcolati si evidenzia come, pur avendo considerato nelle simulazioni le condizioni associate al giorno di massimo traffico, corrispondenti al



massimo impatto potenziale, il contributo al livello finale di inquinamento risulta limitato rispetto agli standard di qualità applicabili, sia per i risultati delle simulazioni ante operam, sia per i risultati delle simulazioni post operam;

fra la condizione ante operam e quella post operam (con la presenza dell'area di sosta) (valore rilevato al suolo dalla centralina Tridolino per l'anno 2017) non si registra nessuna variazione significativa;

CONSIDERATO e VALUTATO che complessivamente la valutazione effettuata evidenzia che non risultano indicatori di qualità ambientale che siano significativamente influenzati dalla realizzazione dell'area di sosta in progetto;

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di esercizio non si prevedono particolari impatti sulla qualità dell'aria rispetto alle già presenti emissioni legate al traffico veicolare sulla A22 all'interno della quale il parcheggio si va a collocare;

CONSIDERATO e VALUTATO che non si prevedono particolari impatti dell'opera sia in fase di cantiere che in fase di esercizio per quanto riguarda la Componente Atmosfera;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la **Componente Rumore**

l'Autostrada A22 rientra nella categoria A della Tabella 2 allegata al D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 ed ha quindi una fascia di pertinenza acustica pari a 250 metri per lato (fascia A m100, fascia B m150) a partire dal confine stradale;

CONSIDERATO e VALUTATO che non sono presenti recettori/ambiti sensibili quali scuole, ospedali, ecc;

CONSIDERATO e VALUTATO che

Stima preliminare dei potenziali impatti

- in fase di cantiere non sono previsti sforamenti dei limiti di legge considerato l'impiego di mezzi insonorizzati a norma di legge; qualora ciò fosse necessario (per lavorazioni specifiche) si dovranno richiedere le deroghe previste dalla normativa vigente (art. 6, comma 1 della L. 447/95 Legge quadro sull'inquinamento acustico);
- In fase di esercizio non si prevedono variazioni significative all'attuale clima acustico prodotto dalla viabilità. L'unica variazione sarà legata alla realizzazione delle corsie di accelerazione e decelerazione ed al traffico interno all'area di parcheggio;

Misure di mitigazione

- Il progetto prevede la realizzazione di barriere acustiche lungo la corsia di decelerazione in ingresso alla prevista area di sosta a tutela dei recettori presenti.
- A seconda delle esigenze acustiche, in termini di distanza dai recettori, le barriere antirumore saranno realizzate utilizzando pannelli trasparenti riflettenti in polimetilmetacrilato, pannelli fonoassorbenti in legno e pannelli trasparenti fonoassorbenti in policarbonato. I pannelli delle barriere antirumore saranno appoggiati su un muretto prefabbricato in c.a. costituito da pannelli a due strati, ove la funzione portante verrà assicurata dallo strato in calcestruzzo armato, con il secondo strato fonoassorbente in calcestruzzo di argilla espansa, o pomice, rivolto verso la sorgente di rumore. La facciata lato esterno del muretto prefabbricato avrà finitura superficiale faccia vista tipo laterizio realizzata con pannelli prefabbricati;

CONSIDERATO e VALUTATO che non si prevedono, considerate le relative misure di mitigazione previste, particolari impatti dell'opera sia in fase di cantiere che in fase di esercizio per quanto riguarda la Componente Rumore;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la **Componente Ambiente Idrico**:

Stima preliminare dei potenziali impatti

CONSIDERATO e VALUTATO che

- per le acque superficiali, non sono prevedibili impatti significativi.
- per le acque sotterranee, la tecnica di realizzazione impiegata non comporta impatti negativi significativi sulla qualità delle acque di falda;
- la bassa probabilità di accadimento di sversamenti accidentali in cantiere (es. da rotture motori, perdite da serbatoi, ecc.) e le misure previste sono sufficienti ad escludere impatti significativi sulla falda.

Misure di mitigazione

la progettazione della sistemazione idraulica dei piazzali è stata eseguita con:

- un sistema di collettamento delle portate, costituito da canalette a fessura e pozzetti grigliati, collegati da una rete di tubazioni in grado di raccogliere tutte le acque di dilavamento dei piazzali;
- impianti di trattamento delle acque, costituiti da una vasca di sedimentazione e disoleazione, in grado di trattare le portate di prima pioggia afferenti e di restituirle nel rispetto dei limiti qualitativi imposti dalla Tabella 3 dell'Allegato 5 al D.Lgs. 152/2006.
- un volume di laminazione delle portate, costituito da un bacino con le pareti ed il fondo impermeabilizzati;
- un impianto di pompaggio delle acque laminate (preceduto da grigliatura) tale da garantire che la portata restituita alla rete fognaria delle acque bianche rispetti i limiti quantitativi stabiliti dalla normativa, col fine di garantire la compatibilità idraulica dell'intervento, ed in grado di sollevare le acque fino alla quota imposta dal collettore recettore;
- in assenza di significativi impatti negativi sui corpi idrici superficiali e sotterranei, non risultano necessarie e quindi non sono previste ulteriori misure di mitigazione specifiche;

CONSIDERATO e VALUTATO che le acque nere provenienti dal fabbricato per i servizi all'utenza (servizi igienici, ristorazione, lavanderia), verranno collettati alla fognatura comunale delle acque nere;

CONSIDERATO e VALUTATO il sistema di collettamento delle acque meteoriche dei piazzali, il quale prevede il convogliamento di tutte le acque dei piazzali ad un sistema di trattamento, ad un bacino di laminazione impermeabilizzato e da qui alla rete fognaria, e tenuto conto che attorno al canale Derbasco che corre ai margini dell'area di intervento, è prevista unicamente la realizzazione di un'area verde con piantumazioni di alberi ed arbusti, sono da escludere potenziali forme di ricadute, anche indirette negative ad opera del progetto sul corso d'acqua;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la **Componente Suolo e Sottosuolo**:

Caratteri generali

[Handwritten signatures and initials]

- l'intervento si estende su un'area complessiva di circa 5,5 ettari e si sviluppa lungo il nastro autostradale interessando i sedimenti di tipo sciolto, sia coesivi che frizionali, tipici della Pianura Padana, estremamente livellata sotto il profilo morfologico;
- il territorio in cui si ubica il sito oggetto di intervento, risulta quello tipico della Pianura Padana, che si caratterizza come un "Ambito di interesse agricolo" non sottoposto a vincolo paesaggistico nel quale la semplificazione ecologica operata dall'uomo mantiene ancora modesti caratteri di equilibrio con la componente naturale;
- l'area del progetto, ricade all'interno del Pedopaesaggio del livello fondamentale della pianura. Questo pedopaesaggio, che caratterizza quasi la metà del territorio provinciale di Mantova (circa 45%), descrive la pianura formata nella fase finale della glaciazione würmiana, all'esterno della cerchia morenica del Sarca-Garda, tramite deposizione ed accumulo del carico grossolano trasportato dai corsi d'acqua alimentati dalle acque di fusione dei ghiacciai. I sedimenti hanno una granulometria variabile, decrescente man mano che si procede in direzione sud, in relazione alla riduzione della velocità e competenza delle acque. Proprio in funzione della granulometria dei sedimenti, nonché dell'idrologia superficiale e profonda, vengono individuati entro il livello fondamentale della pianura tre principali ambienti che si susseguono da nord verso sud; l'alta pianura ghiaiosa, la media pianura idromorfia e la bassa pianura sabbiosa;

Stima preliminare dei potenziali impatti

- asporto di terreno vegetale e modificazione del suolo con rimescolamento degli orizzonti naturali;
- ampliamento delle aree impermeabilizzate;
- generale diminuzione dei tempi di corrivazione delle acque piovane verso l'asta principale.

Misure di mitigazione

- riutilizzo dell'86% del terreno asportato;
- sistemazione dell'area pavimentate con adeguati sistemi di raccolta, convogliamento e trattamento delle acque;
- realizzazione di un bacino di laminazione e di un sistema di sollevamento per ridurre le portate affluenti e mantenere i tempi di corrivazione entro i limiti stabiliti dall'apposita normativa regionale;

CONSIDERATO e VALUTATO che in funzione delle opere progettate e delle modalità di intervento prescelte:

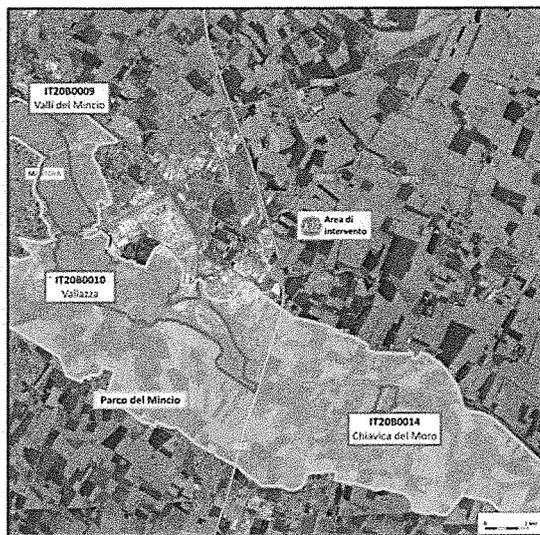
- i suddetti impatti si rivelano di livello ridotto;
- tutti gli aspetti progettuali, ed in particolar modo il sistema di raccolta, laminazione e caratterizzazione delle acque meteoriche, sono stati oggetto di attenzione, limitando al minimo indispensabile le ricadute di carattere ambientale sul suolo;

CONSIDERATO e VALUTATO che sono da escludere significative potenziali forme di ricadute, anche indirette negative ad opera dell'attuazione dell'area di sosta;

Componente Habitat Natura 2000 ed ecosistemi

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la Componente Habitat Natura 2000 ed ecosistemi, il Proponente ha presentato, in via cautelativa, all'interno dello Studio Preliminare Ambientale, il documento "Allegato IV.4 – Studio di Valutazione di Incidenza Ambientale" predisposto con i contenuti

previstai sensi dell'art. 5 del DPR 357/97, così come mod. dal DPR 120/2003, seppure l'area di intervento non rientri all'interno delle perimetrazioni delle aree naturali protette più vicine;



I siti Rete Natura 2000 più prossimi al sito di intervento sono:

- SIC-ZSC IT20B0010 Vallazza 1,5 km
- SIC-ZSC IT20B0014 Chiavica del Moro 3,5 km
- ZPS IT20B0010 Vallazza 1,5 km
- ZPS IT20B0009 Valli del Mincio 4,0 km

La ZPS presenta una sovrapposizione con il SIC, nella zona delle "Vallazza", e tutte le aree censite risultano comprese all'interno della più vasta area del "Parco del Mincio";

Caratteri generali

Il SIC-ZSC/ZPS "Vallazza" si sviluppa per circa 6 km, su una superficie di circa 521 ettari, nei comuni di Mantova e Virgilio, a sud-est della città di Mantova, dove il Mincio, appena abbandonato il Lago Inferiore, si espande in una vasta zona umida;

Il SIC-ZSC "Chiavica del Moro" si sviluppa su una superficie di circa 25 ettari, nei comuni di Mantova e Roncoferraro, tra il canale Bianco ed il Mincio;

La ZPS "Valli del Mincio" si sviluppa per circa 15 km lungo l'asta fluviale del fiume Mincio, per una superficie totale di 1.947,72 ha. La ZPS comprende quasi integralmente il SIC e si estende a valle a includere Lago Superiore, Lago di Mezzo e Lago Inferiore, sino a collegarsi al SIC/ZPS IT20B0010 "La Vallazza";

In linea generale il contesto dei luoghi, subito al di fuori dei confini dei citati siti, e del Parco del Mincio, risulta significativamente condizionato dalla antropizzazione dei luoghi derivata dalla prevalente condizione agricola del contesto territoriale in cui è inserita l'area in oggetto.

Verifica preliminare circa l'esistenza di impatti

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda l'area di Sosta, essa non interessa il perimetro dei SIC e ZPS presenti né interagisce con essi, in quanto l'area di sosta si trova ad una distanza non inferiore a 1,5 km dal confine del sito Natura 2000 più vicino, e non modifica nessuna delle condizioni ambientali dei siti oggetto di tutela;

Br
B
G
P
1
19

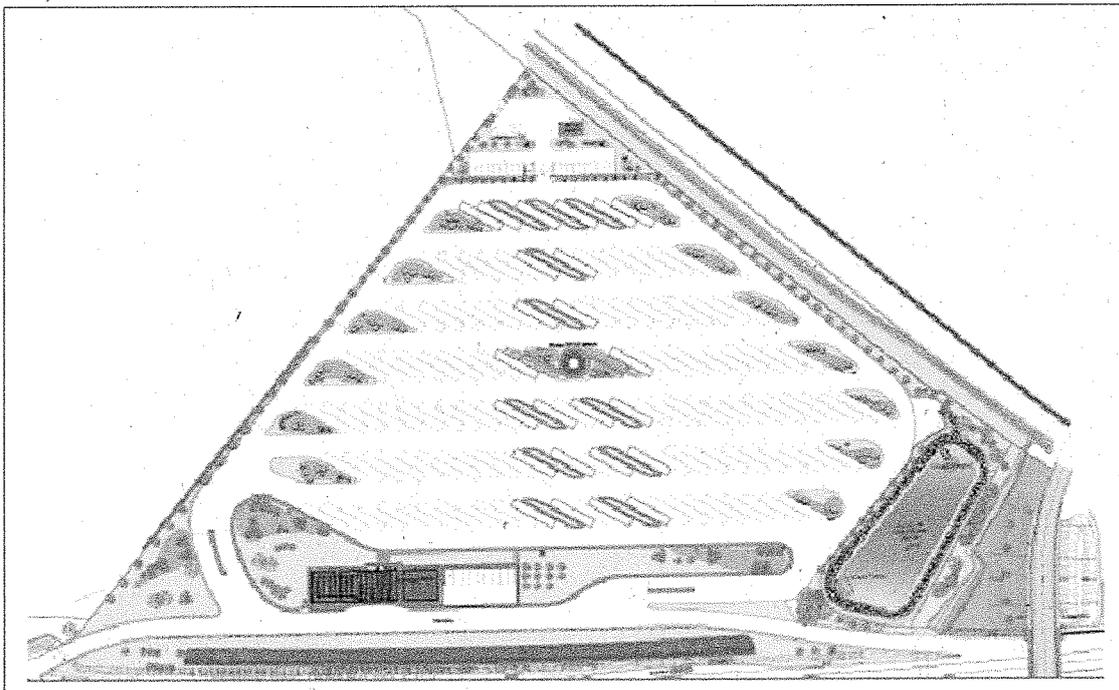
nella VINCA, per valutare se vi siano interferenze del progetto sui Siti della Rete Natura 2000 sono stati studiati i seguenti ipotetici ambiti di interferenza sulle componenti abiotiche (aria, acqua, substrato) e biotiche (vegetazione, flora e habitat) del Siti Natura 2000:

- Perdita, riduzione o frammentazione Habitat: Il progetto, sia durante la fase di cantiere che durante la fase di esercizio, non prevede l'occupazione e di conseguenza la riduzione degli Habitat di interesse comunitario all'interno dei Siti Natura 2000;
- Alterazione delle comunità vegetali / animali: Il progetto, sia durante la fase di cantiere che durante la fase di esercizio, non prevede alcuna alterazione delle comunità vegetali/animali presenti;
- Alterazioni di caratteristiche ambientali: In considerazione della tipologia di opera, delle caratteristiche emissive dei mezzi da impiegarsi e dei quantitativi di terreno da movimentare, si può assumere che le emissioni di cantiere saranno di lieve entità e confinate nelle aree più prossime ai punti di emissione;
- Perturbazione delle specie vegetali /animali: L'aumento previsto delle emissioni sonore sarà limitato e, in termini quantitativi, trascurabile rispetto al rumore prodotto dalla limitrofa sede autostradale ed alle altre fonti di rumore più prossime ai Siti;

CONSIDERATO e VALUTATO che il quadro faunistico dell'area risulta fortemente condizionato dalla forte antropizzazione dei territori limitrofi al sito in analisi. L'omogeneità delle coltivazioni e la conseguente semplificazione dell'ambiente, oltre alla presenza capillare da parte dell'uomo, hanno rappresentato e tutt'ora rappresentano fattori limitanti alla conservazione ed un eventuale sviluppo di un quadro faunistico articolato;

CONSIDERATO e VALUTATO l'intervento di mitigazione previsto nel Progetto riguardante la sistemazione a verde delle aree:

Le aree verdi previste nella relativa planimetria di progetto, saranno piantumate con essenze arboree ed arbustive, scelte, con particolare riguardo alla resistenza agli agenti inquinanti, alle correnti dominanti, agli orientamenti e alla valorizzazione delle specie autoctone, considerando la vicinanza con l'ambito tutelato;



Le aree a verde saranno previste principalmente lungo il bordo perimetrale del parcheggio ed occuperanno circa 15.000 m2 di superficie;

al fine di limitare il fenomeno delle isole di calore, verranno utilizzate pavimentazioni stradali tipo "Cool" ad alta riflettanza solare;

CONSIDERATO e VALUTATO le distanze e gli elementi detrattori che si frappongono fra le aree tutelate ed i siti di intervento, sono tali da escludere significative potenziali forme di ricadute, anche indirette negative ad opera dell'intervento di realizzazione dell'area di sosta;

VALUTATO che dall'esito dello studio di selezione preliminare e sintesi della valutazione, circa gli effetti negativi sul sito o la regione biogeografica, non si rilevano effetti negativi significativi sugli habitat e sulle specie presenti all'interno dei siti;

CONSIDERATO e VALUTATO che sulla base delle analisi e valutazioni condotte, non sono emersi impatti negativi significativi generati dalle azioni di progetto sui siti Natura 2000 considerati;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la **Componente Paesaggio**;

Caratteri generali

L'area del progetto in studio rientra nell'unità di Paesaggio "Bassa pianura".

La perimetrazione dell'Unità di Paesaggio fa riferimento prevalentemente al pedopaesaggio LF "Porzione meridionale del livello fondamentale della pianura caratterizzata da aree sufficientemente stabili per la presenza di un'idrografia organizzata di tipo meandriforme; è costituita esclusivamente da sedimenti fluviali fini, privi di pietrosità in superficie e di scheletro nel suolo". L'Unità di Paesaggio è formata dal punto di vista morfologico da una fascia di bassa pianura alluvionale compresa tra i corsi dei fiumi Oglio e Mincio, oltre ad una porzione di territorio situata in sinistra Mincio. Si tratta complessivamente di un territorio pianeggiante di origine fluviale e fluvioglaciale rimaneggiato dall'azione erosivo-deposizionale dei corsi d'acqua (Oglio, Chiese, Mincio), dolcemente ondulato e degradante da nord-ovest a sud-est;

Le tipologie rurali prevalenti ancora riscontrabili accanto alle tipologie di nuovo impianto sono prevalentemente di due tipi: le "corti aperte" della bassa pianura, tipiche di aziende di medie dimensioni (da 10 a 30 ha circa), per quanto riguarda il settore centrale dell'ambito, con alcuni episodi isolati legati ai loghini e alle abitazioni seriali; le grandi corti e le aziende di dimensioni maggiori (oltre i 30 ha) nelle aree situate ad est del Mincio;

I territori della bassa pianura irrigua sono interessati marginalmente dalle aree ad elevata naturalità prossime ai fiumi Mincio e Oglio, che ricadono nei relativi Parchi del Mincio e dell'Oglio sud;

Costituiscono «capisaldi di riferimento paesaggistico» da valorizzare e conservare:

- i corsi d'acqua, i canali e i torrenti, e le aree adiacenti a tali sistemi ove la naturalità si manifesta ancora in forme dominanti;
- il sistema complessivo delle acque superficiali e della rete idrica minore;
- le aree a vegetazione rilevante esistenti sulle scarpate dei terrazzi fluviali e lungo i corsi d'acqua e i canali, i filari nonché gli elementi vegetazionali singoli (alberi, gruppi di alberi di forte connotazione ornamentale);
- le emergenze del sistema insediativo storico: corti rurali, architetture civili e architetture religiose.

CONSIDERATO e VALUTATO che

- l'area oggetto dell'intervento non risulta assoggettata a tutela paesaggistica;

BM
S
A
fu
M
S
21
M

- il corso d'acqua limitrofo all'area di intervento (Canale Derbasco) pur non rientrando fra i "fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici e le relative sponde" soggetti a tutela ai sensi dell'art 142 del decreto legislativo 42/2004, è individuato dal piano di coordinamento provinciale come canale di rilevanza naturalistico-ambientale e canale di matrice storica;
- in base alle disposizioni dello strumento di coordinamento provinciale per tale corso d'acqua vanno mantenute le caratteristiche di naturalità e vanno salvaguardate le caratteristiche storiche, relative al tracciato, alla configurazione delle sponde, alle piccole opere quali ponticelli, muretti, chiaviche ecc. laddove presenti;
- per questo canale non è tuttavia presente un vincolo paesaggistico che riguardi una fascia estesa lungo le sponde e vincoli le trasformazioni sulle aree attigue al canale, e non è neppure richiesto l'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica per gli interventi nelle aree attigue;

CONSIDERATO e VALUTATO che

- per quanto riguarda le condizioni di visibilità dell'opera, è necessario considerare che essa si sviluppa in adiacenza all'autostrada A22 e al vicino polo logistico-industriale di Valdaro;
- la previsione della nuova area di sosta, costituendo una logica espansione dell'esistente struttura viaria, determina nel paesaggio un impatto decisamente limitato;
- le opere in esame non comportano nuovi assetti del territorio tali da indurre significativi impatti sulla percezione visiva o su eventuali ambiti di importanza storica e culturale. In relazione alla presenza del canale Derbasco, l'intervento di progetto prevede il mantenimento del corso d'acqua nella sua configurazione attuale senza alcuna modifica, quali risagomature o tombinamenti, e per lo stesso motivo, come risulta dalla documentazione di progetto, sono state previste ampie rinaturazioni e piantumazioni delle aree attigue al canale;

CONSIDERATO e VALUTATO che l'intervento rappresenta l'utilizzo di un'area inutilizzata posta in fregio alla direttrice autostradale e della limitrofa area produttiva, prevedendo la creazione di un'area di sosta adeguatamente protetta dalla parte dell'autostrada da una barriera verde che limita notevolmente l'impatto visivo, mentre dalla parte opposta la vegetazione prevista per l'area di sosta completa l'opera di inserimento ambientale;

CONSIDERATO e VALUTATO che l'analisi dei vincoli presenti nell'area ha mostrato come gli strumenti di pianificazione territoriale di riferimento in materia di tutela del paesaggio non evidenzino per l'area in esame specifici vincoli e il foto inserimento realizzato mostra come, grazie alla limitata entità e visibilità dell'intervento, questo non comporti impatti significativi sul contesto di inserimento caratterizzato dall'area industriale e dalla limitrofa infrastruttura A22;

RIBADENDO che in fase di cantiere dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti necessari per la **mitigazione degli impatti** su tutte le componenti ambientali, quali l'utilizzo di macchine per la pulizia delle opere d'arte interessate dai lavori e l'adozione di tecniche per evitare il ristagno delle acque meteoriche e la dispersione di materiale sfuso, nonché di sistemi per l'abbattimento delle polveri nonché tutte le misure di mitigazione per il contenimento del rumore;

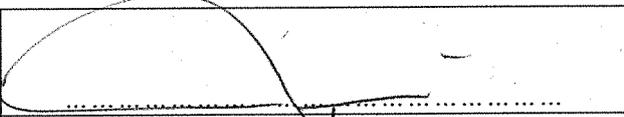
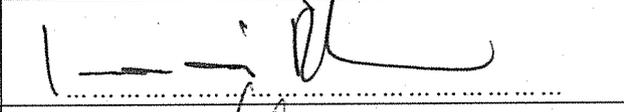
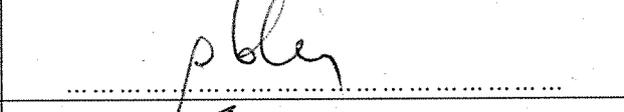
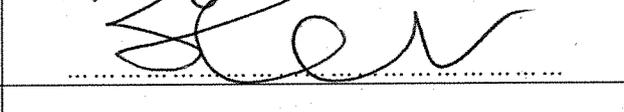
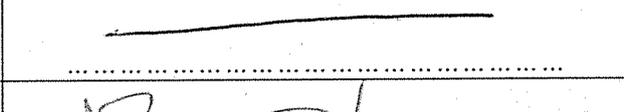
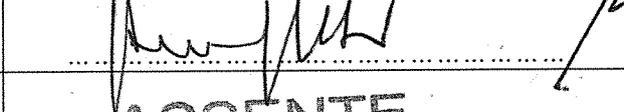
PRESO ATTO che il Proponente, ai sensi dell'Art. 19 comma 8 del D.Lgs 152/2006, ha chiesto che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

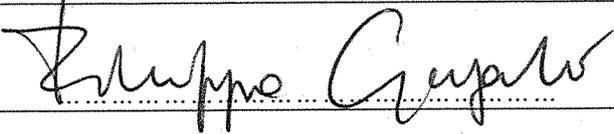
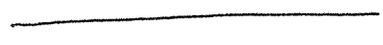
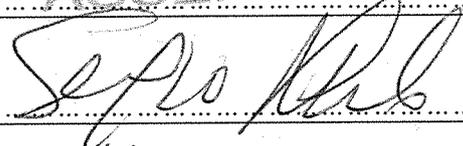
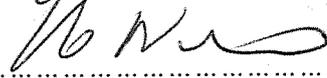
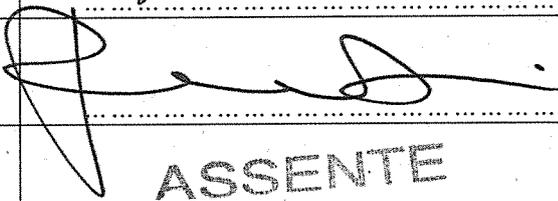
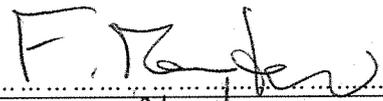
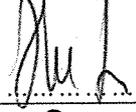
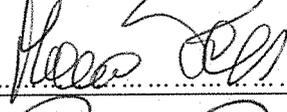
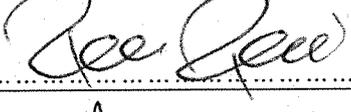
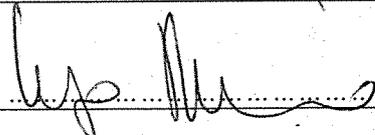
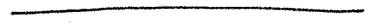
ESPRIME

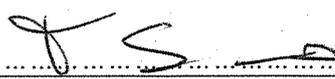
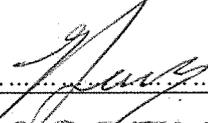
parere positivo all'esclusione dalla procedura di esclusione VIA dell'intervento relativo al Progetto "Realizzazione di un'area di sosta per veicoli pesanti in località Valdaro (MN) in carreggiata sud, alla progressiva km 259+800", presentato dalla Società Autostrada del Brennero S.p.A., a condizione che vengano ottemperate le seguenti condizioni ambientali:

Condizione n.1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Altri aspetti – Piano preliminare di Gestione delle terre e rocce da scavo
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere attuato il piano di caratterizzazione integrativo previsto dal Piano preliminare di gestione delle terre e rocce da scavo con le modalità ivi previste.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE

Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	Borgia
Ing. Silvio Bosetti	Bosetti
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Cons. Giuseppe Caruso	
Ing. Antonio Castelgrande	Castelgrande
Arch. Giuseppe Chiriatti	Chiriatti
Arch. Laura Cobello	Cobello
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	Corezzi
Dott. Federico Crescenzi	Crescenzi
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	De Donno
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	Di Mino
Ing. Graziano Falappa	ASSENTE
Arch. Antonio Gatto	

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE