

**Lista di controllo per la valutazione preliminare**  
**(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

Progetto di ***rifacimento del sovrappasso autostradale n°67***  
***“Tessari” (km 199+354)*** presente lungo il tracciato dell’Autostrada  
del Brennero A22, in comune di Rivoli Veronese, provincia di  
Verona

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

## 1. Titolo del progetto

Rifacimento del sovrappasso autostradale n. 67 "Tessari" (km 199+354)

## 2. Tipologia progettuale

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

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

*Il progetto, promosso dalla Società Autostrada del Brennero, riguarda il rifacimento del sovrappasso autostradale n°67 "Tessari" (km 199+354) presente lungo il tracciato dell'autostrada del Brennero A22, in comune di Rivoli Veronese, provincia di Verona*

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

*Per la localizzazione del sovrappasso n. 67 vedasi la seguente tavola contenuta nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":*

- TAVOLA 1 - Inquadramento geografico del sovrappasso n. 67 su ortofoto

## 4. Localizzazione del progetto

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

### INQUADRAMENTO TERRITORIALE E USO DEL SUOLO

*Il sovrappasso n. 67 "Tessari" (km 199+354) si trova nel territorio comunale di Rivoli Veronese (VR), a Sud della località Tessari, in destra idrografica del Fiume Adige. Le coordinate geografiche del sovrappasso sono 45°35'52.14"N 10°50'29.08"E.*

*Per l'inquadramento territoriale del sovrappasso n. 67 si vedano le seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":*

- TAVOLA 2 - Localizzazione sovrappasso n° 67 su carta tecnica e ortofoto

- TAVOLA 3 - Sovrappasso n° 67 su ortofoto
- TAVOLA 4 - Veduta del sovrappasso n°67
- TAVOLA 5 - Stralcio Tav. 11.2.4 di progetto del sovrappasso n. 67 con indicato il limite dell'area di intervento e il perimetro all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito
- TAVOLA 6 - Veduta del sovrappasso n°67 con il perimetro all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito
- TAVOLA 7 - Sovrappasso n. 67. Particolare dell'uso del suolo in corrispondenza del perimetro all'interno del quale avverrà l'intervento e saranno ubicate le aree logistiche e di deposito

#### VALENZE AMBIENTALI

Il **sovrappasso n. 67**, secondo il PTCP della provincia di Verona, ricade in aree di connessione naturalistica (art. 50 NT del PTCP) definite dal Piano come aree contigue alle aree nucleo ed essenziali per la migrazione e lo scambio genetico fra le specie significative delle aree nucleo, idonee ad esercitare una funzione di protezione ecologica sulle specie e sugli habitat, limitando gli effetti negativi dell'antropizzazione.

Dalla Tavola della Rete ecologica della VAS del PATI (Piano di Assetto del Territorio Intercomunale) dei Comuni di Brentino Belluno e Rivoli Veronese non emergono nelle immediate vicinanze del sovrappasso zone sensibili. Nella tavola sulle Variazioni della Naturalità l'area di intervento risulta con caratteristiche di medio-bassa naturalità.

Per le valenze ambientali del sovrappasso n. 67 si vedano le seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 8 - Localizzazione del sovrappasso n. 67 rispetto al Sistema Ambientale individuato dal PTCP
- TAVOLA 9 - Localizzazione del sovrappasso n. 67 rispetto alla Tavola Rete ecologica del PATI
- TAVOLA 10 - Localizzazione del sovrappasso n. 67 rispetto a stralcio della tavola "Variazioni della Naturalità" della VAS del PATI

#### RETE NATURA 2000

Il **sovrappasso n. 67** non ricade all'interno di Siti Natura 2000. L'intervento dista, rispetto ai siti più vicini:

- 100 m dal perimetro del SIC IT3210043 "Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest"
- 100 m dal perimetro del ZPS IT3210041 "Monte Baldo Est"
- 1000 m dal perimetro del SIC IT3210021 "Monte Pastello"

Rispetto agli habitat cartografati dalla Regione Veneto all'interno dei siti della Rete Natura 2000 più prossimi all'area di intervento, il sovrappasso n. 67 si colloca a:

- 100 m dall'habitat 91E0\* "Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)" del SIC IT3210043 "Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest"
- 150 m dall'habitat 3260 "Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranunculion fluitantis* e *Callitricho-Batrachion*" del SIC IT3210043
- 250 m dall'habitat 6210 "Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*)" della ZPS IT3210041 "Monte Baldo Est";
- 300 m dall'habitat 8160\* "Ghiaioni dell'Europa centrale calcarei di collina e montagna" della ZPS IT3210041;
- 400 m dall'habitat 8210 "Pareti rocciose calcaree con vegetazione casmofitica" della ZPS IT3210041

Per le valutazioni sulla Rete Natura 2000 del sovrappasso n. 67 si vedano le seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 11 - Localizzazione del sovrappasso n. 67 rispetto ai siti della Rete Natura 2000
- TAVOLA 12 - Localizzazione del sovrappasso n. 67 rispetto agli habitat della Rete Natura 2000

## 5. Caratteristiche del progetto

Date la tipologia di progetto e l'assenza di attività a rischio di incidenti rilevanti nel comune di Rivoli Veronese<sup>1</sup>, l'intervento non è soggetto alle disposizioni di cui al Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105 relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze e/o preparati pericolosi.

### STATO ATTUALE DEL SOVRAPPASSO ESISTENTE E MOTIVAZIONI DELL'INTERVENTO

Il sovrappasso attuale è del tipo a 2 travi accostate con tre campate, di luce rispettivamente pari a circa 9, 27 e 9 metri, appoggiate a due spalle a parete cava e due pile composte da due pilastri, uno per trave.

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

- TAVOLA 13 – Tipologia delle strutture esistenti – prospetto e sezione

Le principali problematiche riscontrate nel corso di ispezioni periodiche ai cavalcavia "tipo", risalenti all'epoca della costruzione dell'A22, sono legate soprattutto al degrado dell'impermeabilizzazione degli impalcati e all'inefficienza dei giunti di dilatazione. L'acqua stagnante in sotto pavimentazione bagna, infatti, le testate delle travi in prossimità degli appoggi sulle pile, provocando il distacco localizzato di porzioni del calcestruzzo di ricoprimento delle armature, che affiorano in stato di ossidazione.

Tali fenomeni isolati di ammaloramento sono presenti anche sulle strutture delle opere in oggetto, pur senza determinare una riduzione della loro capacità portante.

Il sovrappasso n. 67 è stato progettato e realizzato in ottemperanza ai carichi previsti dalla Circolare n° 384 del 14 febbraio 1962 "Norme relative ai carichi per il calcolo dei ponti stradali", ormai non più adeguati alle sollecitazioni previste da normative tecniche più recenti.

Il quadro normativo attuale prevede, infatti, un notevole incremento dei carichi mobili per i ponti stradali di I<sup>a</sup> categoria ed obbliga la verifica sismica delle opere di primaria importanza, tra cui i ponti autostradali, rendendo di fatto non più adeguati gli attuali sovrappassi in oggetto.

Tali valutazioni hanno reso inattuabile un intervento di risanamento delle opere, spingendo verso un completo rifacimento.

### DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO

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

La scelta di prevedere un impalcato a campata unica, con lunghezza complessiva pari a 40,80 m, consente una limitazione degli scavi per le fondazioni e una maggior rapidità di montaggio, limitando ad una notte la totale chiusura al traffico autostradale e riducendo l'impatto generale del cantiere.

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

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

- TAVOLA 14 – Tipologia nuovo sovrappasso n. 67 – prospetto e sezioni

<sup>1</sup> <https://www.arpa.veneto.it/dati-ambientali/open-data/industria/aziende-a-rischio-di-incidente-rilevante>

La larghezza del sovrappasso progettato è stata definita in funzione dell'arteria stradale che il medesimo è chiamato a servire, tenendo conto anche delle esigenze legate al transito di pedoni e/o ciclisti. In particolare:

- Sovrappasso n. 67: sez. attuale 0,75+3,50+0,75 – sez. prog. 2,20+7,00+2,20

Le spalle saranno costituite da setti in cemento armato conformate secondo sagomature curve.

Le fondazioni delle spalle del nuovo sovrappasso saranno realizzate su pali trivellati ed eseguiti con la tecnica della rotoinfissione di profondità di 33 m.

Vista la presenza della falda, viste le stratigrafie e considerata la vicinanza dei luoghi dei lavori al SIC IT3210043 "Fiume Adige tra Belluno veronese e Verona ovest", si prevede di realizzare il fusto mediante infissione del tuboforma fino alla profondità richiesta escludendo l'impiego di fanghi bentonitici.

Le nuove rampe di accesso al sovrappasso si svilupperanno quasi interamente su rilevati stradali esistenti; si è cercato, per quanto possibile, di ricalcare l'andamento delle rampe esistenti, onde minimizzare i movimenti di materia nonché le aree da assoggettare ad esproprio.

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

- TAVOLA 15 – Planimetria di raffronto stato attuale stato di progetto sovrappasso n. 67

#### PROGRAMMA DEI LAVORI E TEMPI DI ESECUZIONE

Per la realizzazione dei lavori in progetto si prevede un totale di n. 413 giorni naturali e consecutivi, decorrenti dalla data di consegna degli stessi.

L'intervento comporterà alcune interferenze con il traffico autostradale:

- n. 4 notti complessive (dalle ore 22 alle ore 6 del giorno successivo) con chiusura completa di entrambe le carreggiate autostradali (1 notte per varo Bailey. 1 notte per demolizione ponte esistente. 1 notte per varo del ponte in posizione definitiva, 1 notte per rimozione Bailey);
- n. 6 giorni complessivi con chiusura diurna (dalle ore 8 alle ore 20) di una corsia su una carreggiata (marcia o sorpasso) per lavorazioni varie da effettuarsi dall'interno della sede autostradale

La tempistica dei lavori prevista per il sovrappasso n. 67 si sovrapporrà in parte con quella prevista per il sovrappasso n. 60, localizzato ad una distanza di 9,5 km verso Nord.

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

- TAVOLA 16 – Cronoprogramma lavorazioni sovrappasso n. 67
- TAVOLA 17 - Cronoprogramma generale relativo ai sovrappassi n. 60 e n. 67

#### FASE DI CANTIERE

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

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

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

sovrappasso, nonché per la realizzazione del ponte provvisorio tipo Bailey. Sono previste due aree logistiche e di deposito, una sul lato ad Est dell'autostrada ed una ad Ovest.

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

- TAVOLA 5 - Stralcio Tav. 11.2.4 di progetto del sovrappasso n. 67 con indicato il limite dell'area di intervento e il perimetro all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito
- TAVOLA 18 – Stralcio Tav. 8.9.1.4 Fasi realizzative sovrappasso n. 67

In queste aree è prevista l'asportazione dello strato vegetale, il suo deposito in cumuli di altezza massima inferiore a 4 metri, il riporto di materiale idoneo a rendere l'area utilizzabile, l'asportazione dello stesso a fine lavori, la stesa del terreno vegetale inizialmente asportato e la restituzione dei suoli oggetto di occupazione temporanea all'uso agricolo.

Per "riporto di materiale idoneo" si intende materiale stabilizzato per fondazioni stradali.

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

Il tema delle soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le interferenze viene qui trattato facendo riferimento alle diverse matrici ambientali potenzialmente impattate, con particolare riferimento alla potenziale presenza di situazioni di criticità eventualmente già in essere nella situazione ante intervento.

Per quanto riguarda i siti della **Rete Natura 2000** (punto 4 Tabella 8), le aree interessate dal progetto sono esterne a tali siti. L'intervento di rifacimento del sovrappasso si inserisce in un contesto antropizzato e la sua realizzazione non andrà a modificare lo stato ambientale attuale. Le modalità realizzative sopra illustrate (misure per la prevenzione della produzione e la limitazione della diffusione di polveri, opportuna calendarizzazione dei lavori, attenta gestione delle attività mediante un piano di sicurezza e coordinamento, adozione della tecnica della rotoinfissione con tuboforma senza uso di fanghi bentonitici), contribuiscono ad evitare interferenze con gli elementi dei siti della Rete Natura 2000 più prossimi all'area di intervento, mantenendone inalterate le condizioni di conservazione.

Per quanto riguarda l'eventuale presenza di zone con superamento degli standard di qualità dell'aria ambiente (punto 5.1 Tabella 8), i superamenti registrati nei monitoraggi ARPAV e la presenza dell'infrastruttura autostradale ha indotto il promotore ad adottare alcune misure progettuali al fine di assicurare che il rifacimento del sovrappasso non vada a modificare in maniera significativa lo stato della qualità dell'aria. In particolare si osserva che in fase di costruzione verranno adottate **misure per la prevenzione della produzione e la limitazione della diffusione di polveri** (per le terre e i materiali di riporto: bagnamento delle superfici, limitazione delle altezze di versamento in caso di movimentazione, sospensione della movimentazione in caso di vento forte); inoltre gli effetti indiretti legati al traffico verranno limitati mediante l'adozione di **modalità di gestione del cantiere e del traffico autostradale tali da evitare perturbazioni significative al traffico**, quali l'effettuazione delle lavorazioni che comportano la temporanea chiusura al traffico di una o più carreggiate in orario notturno, ove possibile, e comunque in periodi dell'anno diversi da quelli caratterizzati da traffico più intenso.

Per quanto riguarda l'eventuale presenza di zone nelle quali gli standard di qualità delle **acque** sono superati (punto 5.2 Tabella 8), non sono state rintracciate criticità particolari sul territorio. Tuttavia, vista la presenza della falda, viste le stratigrafie e considerata la vicinanza dei luoghi dei lavori al SIC IT3210043 "Fiume Adige tra Belluno veronese e Verona ovest", il promotore ha adottato specifiche misure progettuali. In fase di cantiere eventuali sversamenti accidentali verranno prevenuti con un'**attenta gestione** delle attività che viene dettagliata nel piano di sicurezza e coordinamento. Per la realizzazione dei pali di fondazione è stata prevista la **tecnica della rotoinfissione con infissione del tuboforma, al fine di evitare l'uso di fanghi bentonitici**.

Per quanto riguarda la presenza di una **potenzialità archeologica** della zona sulla quale insiste il sovrappasso n. 67 (punto 7 Tabella 8), nel corso del 2018 è stato redatto lo studio archeologico preventivo. Previo assenso della competente Soprintendenza, sono stati eseguiti alcuni sondaggi esplorativi in aree interessate dall'intervento da cui non sono emerse tracce di beni di interesse archeologico. In seguito all'invio alla competente Soprintendenza della relazione conclusiva sui sondaggi eseguiti, (prot. 896 del 11/01/2019) la stessa ha comunicato che la procedura di verifica dell'interesse archeologico per il sovrappasso n. 67 si può considerare conclusa con esito negativo. Tuttavia, a scopo cautelativo, visto l'elevato rischio archeologico del sedime interessato dal progetto, al fine di riconoscere immediatamente l'eventuale presenza di reperti e minimizzare l'interferenza con l'esecuzione dell'intervento, in fase esecutiva è prevista l'assistenza ai lavori di scavo nelle zone non interessate dai

saggi da parte di un archeologo.

Per quanto riguarda la presenza sul territorio di **produzioni agricole di particolare qualità e tipicità** (art. 21 D.Lgs. 228/2001 - punto 8 Tabella 8), la sostituzione del sovrappasso determina una migliore e più sicura accessibilità, oltre che all'abitato di Tessari, anche alle aree agricole presenti tra l'autostrada ed il canale Biffis collegate alla viabilità locale mediante il sovrappasso oggetto di rifacimento. L'occupazione in fase di cantiere di alcune aree a vigneto per la creazione del cantiere avrà carattere temporaneo e reversibile, prevedendo al termine dei lavori la **restituzione delle aree all'uso agricolo**. In fase di esercizio le modestissime sottrazioni di terreno alle aree agricole contigue, necessarie per l'allargamento delle rampe di accesso al sovrappasso, non avranno effetti significativi sulle modalità di conduzione e sulla produzione dei fondi e non si creerà alcun fenomeno di frammentazione o disturbo della superficie agricola circostante il sovrappasso. Il rifacimento del sovrappasso non comporta dunque effetti tali da incidere negativamente sulle produzioni agricole di particolare qualità e tipicità della zona.

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

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

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

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

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

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Accertamento della conformità urbanistica (procedura di cui all'art. 2 del DPR n. 383/1994) oppure <input checked="" type="checkbox"/> Approvazione del progetto, previa indizione di Conferenza dei servizi (procedura di cui all'art. 3 del DPR n. 383/1994)	<p><i>Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) d'intesa con la Regione del Veneto.</i></p> <p><i>Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) d'intesa con la Regione del Veneto.</i></p>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio:	<p><i>N.B. Non prevista/sostituita dal certificato di collaudo.</i></p> <p><i>Per l'autorizzazione all'inizio dei lavori e la certificazione di rispondenza alle norme sismiche si veda la sezione "altre autorizzazioni"</i></p>
<p>Altre autorizzazioni:</p> <input checked="" type="checkbox"/> Approvazione del progetto con contestuale dichiarazione di pubblica utilità. <input checked="" type="checkbox"/> Collaudo ai sensi del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. <input checked="" type="checkbox"/> Attestazione di avvenuto deposito del progetto delle costruzioni ai sensi dell'art. 18 della legge n. 64/1974; (NB in forza dell'articolo 66, comma 3 della legge regionale n. 27/2003, l'attestazione dell'avvenuto deposito costituisce autorizzazione all'inizio dei lavori). <input checked="" type="checkbox"/> Certificato di collaudo statico ai sensi della legge 5 novembre 1971, n. 1086 e visto comunale di attestazione dell'avvenuto deposito; (NB in forza dell'articolo 66, comma 7 della legge regionale n. 27/2003, il certificato di collaudo con il visto comunale di attestazione dell'avvenuto deposito, costituisce certificazione di rispondenza alle norme sismiche).	<p><i>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.</i></p> <p><i>Collaudatore o Commissione di collaudo, ai sensi del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.</i></p> <p><i>Comune di Rivoli Veronese.</i></p> <p><i>Ingegnere collaudatore e Comune di Rivoli Veronese.</i></p>

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

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

- TAVOLA 19 - Localizzazione del sovrappasso n. 67 rispetto a stralcio tavola 1 "Vincoli" del PATI
- TAVOLA 20 - Localizzazione del sovrappasso n. 67 rispetto a stralcio tavola 3 "Fragilità" del PATI
- TAVOLA 21 - Localizzazione del sovrappasso n. 67 rispetto alle aree a diversa pericolosità idraulica e geologica definite dal P.A.I. dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige
- TAVOLA 22 – Localizzazione del sovrappasso n. 67 rispetto alle aree eccedenti i 1.600 m s.l.m.
- TAVOLA 23 – Localizzazione del sovrappasso n. 67 rispetto alle aree protette (EUAP)

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>2</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>3</sup>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nel raggio di 15 km non sono presenti zone umide di importanza internazionale (RAMSAR <sup>4</sup> ). Il sovrappasso n. 67 dista dalle zone riparie del Fiume Adige circa 100 m.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Zone costiere e ambiente marino si trovano ad una distanza maggiore di 15 km
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nel raggio di 15 km è presente una zona montuosa con quota superiore a 1.600 m. In particolare, il sovrappasso n. 67 dista <sup>5</sup> : <ul style="list-style-type: none"><li>• circa 12 km da tale zona del Monte Baldo</li><li>• circa 150 m dalle pendici boscate di Orno-ostrieto</li><li>• circa 100 m dai Saliceti e altre formazioni riparie presenti lungo l'Adige<sup>6</sup>.</li></ul>

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

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

<sup>4</sup> Verificato su Geoportale Nazionale

<sup>5</sup> Verificato su <http://sitap.beniculturali.it/>

<sup>6</sup> Verificato su database Quadro Conoscitivo Regionale c0605011\_CategForestali

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>2</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>3</sup>
<p>4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)</p>	□	■	<p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcune <b>aree protette (EUAP)</b> ai sensi della L. 394/1991.</p> <p>In particolare, il sovrappasso n. 67 dista<sup>7</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• circa 11,3 km dal Biotopo Palù di Borghetto</li> <li>• circa 12,3 km dal Biotopo di interesse prov. Adige</li> <li>• circa 12 km dalla Riserva Naturale Integrale "Lastoni Selva Pezzi", sul Monte Baldo</li> </ul> <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni siti della <b>Rete Natura 2000</b>.</p> <p>In particolare, il sovrappasso n. 67 dista<sup>8</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• circa 100 m dal SIC IT3210043 "Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest";</li> <li>• circa 100 m da ZPS IT3210041 "Monte Baldo Est".</li> <li>• circa 1 km dal SIC "Monte Pastello"</li> </ul> <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni <b>Parchi</b>.</p> <p>In particolare, il sovrappasso n. 67 dista<sup>9</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• circa 8,3 km dal Parco della Lessinia</li> <li>• circa 7,8 km dal Parco delle Cascate di Molina</li> </ul>
<p>5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria<sup>10</sup>:</p>			<p>Si evidenziano nel seguito i dati definiti al punto 4.3.6 delle "<i>Linee Guida</i>"<sup>11</sup> del Ministero:</p>
<p>5.1 Qualità dell'aria ambiente</p>	■	□	<p>Nel raggio di 15 km sono stati accertati alcuni superamenti dei livelli di qualità dell'aria<sup>12</sup></p>

<sup>7</sup> Verificato su Geoportale Nazionale

<sup>8</sup> Verificato su Geoportale Regionale

<sup>9</sup> Verificato su Geoportale Regionale

<sup>10</sup> Per la qualità dell'aria ambiente (Limiti D.Lgs. 155/2010) e per la qualità delle acque (zone vulnerabili ai Nitrati), in base alle Linee Guida allegate al D.M. n. 52/2015.

<sup>11</sup> Decreto Ministeriale 30 marzo 2015 n. 52 - Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116 (GU Serie Generale n.84 del 11.4.2015) - Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

<sup>12</sup> Informazioni tratte dal Rapporto Ambientale del PAT del comune di Dolcè

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>2</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>3</sup>
5.2 Qualità delle acque dolci	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Nel raggio di 15 km è presente il fiume Adige, il cui monitoraggio a cura di ARPAV ha evidenziato un indice LIMeco ELEVATO (aggiornamento 2017)<sup>13</sup>.</p> <p>Le acque sotterranee riportano una qualità chimica dei punti di prelievo buona (entro standard numerici DLgs 152/2006 smi)<sup>14</sup>.</p> <p>L'intervento non interferisce con corsi d'acqua.</p>
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni comuni con <b>densità demografica<sup>15</sup> maggiore di 500 ab/km<sup>2</sup></b> e nessun comune con una popolazione superiore a 50.000 ab/km<sup>2</sup>:</p> <p>Il sovrappasso n. 67 dista:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• circa 7,8 da Sant'Ambrogio di Valpolicella (639 ab/ km<sup>2</sup>);</li> </ul> <p>Il comune di Rivoli Veronese ha una densità demografica pari a di circa 120 ab/km<sup>2</sup>.</p>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica <sup>16</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il sovrappasso n. 67 ricade in un'"area a rischio archeologico".</p> <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni beni paesaggistici. In particolare, il sovrappasso n. 67 dista:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• circa 300 m dalle pendici boscate oggetto di tutela paesaggistica;</li> <li>• circa 10 m dalla fascia di tutela paesaggistica del fiume Adige.</li> </ul>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001) <sup>17</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Nel raggio di 15 km sono presenti territori con colture specializzate con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità<sup>18</sup>.</p> <p>L'area dell'intervento andrà temporaneamente ad interessare porzioni di aree agricole in fase di cantiere.</p>

<sup>13</sup> Rapporto ARPAV sullo Stato delle acque superficiali del Veneto - anno 2017

<sup>14</sup> Rapporto ARPAV Qualità delle acque sotterranee del Veneto - anno 2017

<sup>15</sup> Dati ISTAT al 01/01/2017

<sup>16</sup> Verificato sul Sistema informativo SITAP e sulla Pianificazione comunale

<sup>17</sup> Verificato attraverso elaborazione dati del Quadro Conoscitivo Regionale scaricati dal Geoportale

<sup>18</sup> Info tratta da Tav. 3a del PTCP

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>2</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>3</sup>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non ricade all'interno di siti contaminati.</p> <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni siti contaminati. In particolare il luogo dei lavori dista:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• circa 600 m da un sito contaminato in corrispondenza del sito produttivo Sidergas di Dolcè V.se. (05VR004300<sup>19</sup>)</li> <li>• circa 1,8 km da un sito contaminato in corrispondenza delle ex discariche in Località Ruina in comune di Caprino V.se. (05VR002000<sup>20</sup>)</li> </ul>
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo idrogeologico. Il sovrappasso n° 67 dista:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• circa 200 m dal vincolo idrogeologico che interessa le pendici dei rilievi della Val d'Adige</li> </ul>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'intervento non rientra tra le aree di pericolosità individuate dal "Piano Stralcio per la Tutela dal Rischio Idrogeologico" del Bacino dell'Adige.</p>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>21</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'intervento ricade in Zona sismica 3.</p> <p>La pericolosità sismica specifica del sito di intervento, in riferimento ad una probabilità di superamento del 10% in 50 anni (<math>T_r = 475</math> anni), prevede un valore di accelerazione sismica orizzontale a g riferito a suoli rigidi caratterizzati da <math>V_{s,30} &gt; 800</math> m/s pari a 0,163g.</p> <p>Considerando le caratteristiche emerse dai sondaggi, si esclude la liquefacibilità dei terreni locali nell'ipotesi di un terremoto atteso con magnitudo <math>M = 6,60</math> e con accelerazione massima pari a 0,346g.</p>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'intervento ricade in fascia di rispetto autostradale.</p>

<sup>19</sup> [http://map.arpa.veneto.it/website/siticontaminati\\_www/viewer.htm](http://map.arpa.veneto.it/website/siticontaminati_www/viewer.htm)

<sup>20</sup> [http://map.arpa.veneto.it/website/siticontaminati\\_www/viewer.htm](http://map.arpa.veneto.it/website/siticontaminati_www/viewer.htm)

<sup>21</sup> Da relazione tecnica e sito INGV (<http://zonesismiche.mi.ingv.it/>)

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><u>In fase di cantiere</u> è previsto l'utilizzo temporaneo di alcune aree intorno al sovrappasso per le operazioni di accantieramento, posa del ponte bailey e di varo del nuovo sovrappasso.</p> <p><u>Ad opera realizzata</u>, il progetto comporterà un leggero allargamento dell'ingombro delle attuali rampe di accesso al sovrappasso.</p> <p><u>Dismissione</u>. Trattandosi di un'opera funzionale alla viabilità locale, non ne è prevista la dismissione a breve termine. L'eventuale dismissione non comporterebbe comunque modifiche significative all'uso del suolo.</p>		<p><u>Fase di cantiere</u>. I terreni agricoli temporaneamente interessati dalle aree logistiche e di cantiere, verranno restituiti all'uso agricolo al termine dei lavori</p> <p><u>Ad opera realizzata</u>. La leggera modifica planimetrica dell'opera non determina effetti ambientali significativi, in quanto va ad interessare porzioni non estese delle fasce marginali degli ambiti agricoli circostanti o superfici non coltivate. La modifica non comporta la creazione di aree intercluse o modifiche in alcun modo gravose alla configurazione dei fondi.</p> <p><u>Dismissione</u>. L'eventuale dismissione non comporterebbe effetti per l'ambiente interessato simili a quelli previsti per il progetto in esame, pertanto non particolarmente significativi.</p>	

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<p><i>In fase di cantiere è previsto l'utilizzo temporaneo di limitate superfici agricole per l'allestimento del cantiere e il consumo di materiali da costruzione, di energia e di acqua per ridurre la dispersione delle polveri del cantiere.</i></p>		<p><i>Fase di cantiere. L'utilizzo di suolo è temporaneo e a conclusione dei lavori le superfici saranno restituite all'uso agricolo. Non è previsto un uso significativo di materiali da costruzione, di energia e di acqua. Non si avrà dunque un utilizzo significativo di risorse naturali.</i></p>	
	<p><i>Ad opera realizzata, il progetto comporterà un leggero allargamento dell'ingombro delle attuali rampe di accesso al sovrappasso, con limitato consumo di suolo.</i></p> <p><i>Dismissione. Trattandosi di un'opera funzionale alla viabilità locale, non ne è prevista la dismissione a breve termine. L'eventuale dismissione non comporterebbe consumo di suolo, se non temporaneamente per il cantiere, ma solo limitato consumo di energia e acqua per ridurre la dispersione delle polveri dalla demolizione dell'opera.</i></p>		<p><i>Ad opera realizzata, l'uso di limitate strisce di terreno non determina effetti ambientali significativi, per la limitata estensione dell'azione anche in relazione alla disponibilità locale di tale risorsa, e perché le strisce riguardano fasce marginali del territorio agricolo circostante.</i></p> <p><i>Dismissione. L'eventuale dismissione non comporterebbe un significativo consumo di risorse naturali e non rinnovabili.</i></p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Il progetto non comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana.</i></p>		/	

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

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?				
	<p><i>In fase di cantiere e di dismissione sono possibili incidenti che possono coinvolgere i lavoratori o che possono compromettere la sicurezza del traffico autostradale.</i></p>		<p><i>La corretta impostazione e gestione delle operazioni di cantiere e delle diverse fasi di lavorazione possono evitare in maniera significativa il rischio di incidenti.</i></p> <p><i>L'applicazione di tecniche progettuali collaudate favorisce inoltre la durata e la sicurezza delle opere in fase di esercizio.</i></p> <p><i>L'intervento prevede l'adeguamento alla normativa sismica e stradale vigente che permetterà un aumento della sicurezza delle opere e del traffico.</i></p> <p><i>L'effetto legato al rischio di incidenti è pertanto positivo.</i></p>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>L'area di intervento non è interessata da vincoli paesaggistici né va ad interessare beni di interesse storico culturale.</i></p> <p><i>Il sovrappasso n. 67 ricade però in un'area a rischio archeologico".</i></p> <p><i>La procedura di verifica dell'interesse archeologico attivata presso la competente Soprintendenza si è conclusa con esito negativo.</i></p>		<p><i>A scopo cautelativo, visto l'elevato rischio archeologico del sedime interessato dal progetto, al fine di riconoscere immediatamente l'eventuale presenza di reperti e minimizzare l'interferenza con l'esecuzione dell'intervento, in fase esecutiva è prevista l'assistenza ai lavori di scavo nelle zone non interessate dai saggi da parte di un archeologo.</i></p>	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Nelle aree di progetto e nelle aree limitrofe non si evidenzia la presenza di zone o aree potenzialmente sensibili (diverse da quelle incluse in Tabella 8).</i></p>		/	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	■ Sì	□ No	□ Sì	■ No
	<p><i>È presente la falda idrica sotterranea.</i></p> <p><i>In un intorno di circa 150 metri sono presenti il canale artificiale Biffis e il fiume Adige.</i></p>		<p><i>Il progetto di rifacimento del sovrappasso non determina alcuna variazione dello stato della qualità delle acque superficiali/sotterranee.</i></p> <p><i>In fase di cantiere interferenze significative con il sistema delle acque superficiali e sotterranee possono essere escluse grazie all'adozione di specifiche misure.</i></p> <p><i>Sversamenti accidentali verranno prevenuti con un'attenta gestione delle attività che viene dettagliata nel piano di sicurezza e coordinamento. Per la realizzazione delle fondazioni verranno adottate tecniche di scavo che non prevedono l'uso di fanghi bentonitici.</i></p> <p><i>In fase di esercizio non vi sono modifiche significative rispetto allo stato attuale.</i></p>	

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>L'autostrada A22 è una delle principali arterie stradali a livello nazionale.</i></p> <p><i>L'intervento riguarda un sovrappasso autostradale.</i></p>		<p><i>In fase di cantiere sono previste limitate e temporanee interruzioni o deviazioni del traffico autostradale. Gli effetti sul traffico verranno limitati mediante l'effettuazione delle lavorazioni che comportano la temporanea chiusura al traffico di una o più carreggiate in orario notturno, ove possibile, e comunque in periodi dell'anno diversi da quelli caratterizzati da traffico più intenso, Per tali motivi gli effetti sul traffico autostradale non saranno significativi.</i></p> <p><i>Relativamente alla viabilità locale che utilizza il sovrappasso, i lavori comporteranno disagi limitati, grazie anche alla realizzazione di un ponte temporaneo tipo Bailey.</i></p> <p><i>Ad opera realizzata l'intervento in progetto non determina modifiche né al traffico locale né a quello autostradale.</i></p>	
	<p><i>Il sovrappasso è visibile dall'autostrada A22 e dalla viabilità secondaria circostante, ma non è in relazione visiva diretta con beni o contesti paesaggistici tutelati.</i></p>		<p><i>Il sovrappasso interessato dai lavori è esistente e il suo rifacimento non crea modifiche percettive rispetto al contesto paesaggistico attuale.</i></p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<p><i>Il sovrappasso è visibile dall'autostrada A22 e dalla viabilità secondaria circostante, ma non è in relazione visiva diretta con beni o contesti paesaggistici tutelati.</i></p>		<p><i>Il sovrappasso interessato dai lavori è esistente e il suo rifacimento non crea modifiche percettive rispetto al contesto paesaggistico attuale.</i></p>	
	<p><i>Il sovrappasso è visibile dall'autostrada A22 e dalla viabilità secondaria circostante, ma non è in relazione visiva diretta con beni o contesti paesaggistici tutelati.</i></p>		<p><i>Il sovrappasso interessato dai lavori è esistente e il suo rifacimento non crea modifiche percettive rispetto al contesto paesaggistico attuale.</i></p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Il progetto comporterà un leggero allargamento dell'ingombro delle attuali rampe di accesso al sovrappasso con un molto limitato consumo di area agricola.</i></p> <p><i>In fase di cantiere e dismissione è previsto l'utilizzo temporaneo di limitate superfici agricole per l'allestimento del cantiere.</i></p>		<p><i>L'utilizzo di suolo in fase di cantiere e di dismissione è temporaneo. A conclusione dei lavori le superfici saranno restituite all'uso agricolo.</i></p> <p><i>Ad opera realizzata, l'uso di limitate e marginali strisce di terreno attorno alle rampe esistenti (per il loro allargamento) non determina effetti ambientali significativi.</i></p>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>L'area di progetto e quelle limitrofe non è interessata da piani o programmi particolari che prevedano una trasformazione significativa dell'uso del suolo nell'area di progetto o in aree limitrofe.</i></p>		/	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>L'area di intervento si trova distante da nuclei abitati densamente abitati, ma vicino all'abitato della frazione di Tessari.</i></p>		<p><i>L'intervento non comporta effetti ambientali significativi sui centri abitati.</i></p>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti ricettori sensibili.</i></p>		/	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>L'area dell'intervento e il suo intorno ricadono in territori con coltura specializzata con produzioni agricole di pregio.</i></p> <p><i>In fase di cantiere, per un periodo di tempo limitato, verranno utilizzate alcune aree a vigneto per la creazione del cantiere temporaneo (circa 1.500 mq su entrambi i lati dell'autostrada).</i></p>		<p><i>Per quanto riguarda le aree di cantiere, al termine dei lavori esse verranno restituite all'uso agricolo; l'effetto è pertanto temporaneo e reversibile.</i></p> <p><i>Le modestissime sottrazioni di terreno, alle aree agricole per l'allargamento delle rampe di accesso al sovrappasso, non comporteranno effetti significativi sulle modalità di conduzione e sulla produzione dei fondi; non si creerà alcun fenomeno di frammentazione o disturbo della superficie agricola circostante il sovrappasso.</i></p> <p><i>L'intervento favorisce una migliore e più sicura accessibilità alle aree agricole e ad una cantina collegate alla viabilità locale mediante il sovrappasso oggetto di rifacimento. Tali effetti possono considerarsi positivi.</i></p>	

	■ Si	□ No	□ Si	■ No
<p>19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge<sup>22</sup> sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><b>ARIA</b>  <i>Nel raggio di 15 km sono stati accertati alcuni superamenti dei livelli di qualità dell'aria</i></p> <p><b>ACQUE</b>  <i>Nel territorio in esame non sono state evidenziate particolari criticità per la qualità delle acque.</i></p> <p><b>RUMORE</b>  <i>La materia del rumore da infrastrutture stradali è disciplinata dalla legge n. 477/1995 e dai relativi decreti applicativi, che prevedono la redazione e approvazione di appositi piani di contenimento ed abbattimento del rumore proveniente da tali infrastrutture, che comprendono una mappatura del rumore diurno e notturno e l'individuazione dei recettori presso i quali sono superati i pertinenti valori limite.</i>  <i>Nel caso dell'autostrada A22 tale pia-</i></p>		<p><b>ARIA</b>  <i>Il progetto di rifacimento del sovrappasso non determina alcuna variazione significativa dello stato della qualità dell'aria attuali.</i>  <i>Le emissioni in atmosfera in fase di cantiere verranno minimizzate grazie all'adozione delle soluzioni progettuali illustrate nella Tabella 5 e avranno un carattere temporaneo e reversibile.</i>  <i>A sovrappasso ricostruito, le emissioni in atmosfera non aumenteranno rispetto allo stato attuale in quanto tale intervento non comporterà aumenti significativi di traffico.</i></p> <p><b>ACQUE</b>  <i>Il progetto di rifacimento del sovrappasso non determina alcuna variazione dello stato della qualità delle acque, sia superficiali che sotterranee.</i>  <i>In fase di cantiere interferenze significative viene escluso l'uso di fanghi bentonitici come misura cautelativa viste le caratteristiche idrogeologiche dell'area.</i>  <i>In fase di esercizio non sono previste modifiche significative rispetto allo stato attuale.</i></p> <p><b>RUMORE</b>  <i>Le emissioni acustiche in fase di cantiere saranno concentrate nella fascia diurna (es. per l'esecuzione dei pali di fondazione) e avranno un carattere temporaneo e reversibile.</i>  <i>In fase di esercizio non si prevede nessun effetto significativo in quanto il rifacimento dei sovrappassi non determina un aumento di traffico di attraversamento degli stessi e quindi non</i></p>	

<sup>22</sup> Relativamente alla qualità dell'aria ambiente (Limiti D.Lgs. 155/2010) e alla qualità delle acque (zone vulnerabili ai Nitrati), in base alle Linee Guida allegate al D.M. n. 52/2015.

	<p><i>no è stato approvato con il decreto del Ministro dell'Ambiente Gab-Dec-2011-0000041 dell'11/03/2011.</i></p> <p><i>In base alla mappatura del rumore autostradale nella zona limitrofa all'intervento (sovrappasso n. 67) attualmente non vi sono recettori presso i quali si abbiano superamenti dei valori limite.</i></p>		<p><i>causa alcuna modificazione del clima acustico attuale.</i></p>	
<p>20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>L'intervento non ricade in zone a rischio frane, esondazioni o altri fenomeni estremi.</i></p> <p><i>La zona è in classe sismica 3.</i></p>		<p><i>Le opere saranno progettate tenendo conto delle più recenti normative in materia sismica.</i></p> <p><i>L'effetto dell'intervento può dunque essere considerato positivo.</i></p>	
<p>21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Il progetto oggetto di studio fa parte di una più ampia azione che la Società Autostrada del Brennero ha intrapreso per l'ammodernamento dei sovrappassi presenti sul nastro.</i></p> <p><i>Queste sono spesso strutture ormai inadeguate alle accresciute e modificate esigenze del traffico veicolare, realizzate nel rispetto di norme tecniche vigenti al tempo della loro costruzione e nel tempo ormai mutate.</i></p> <p><i>Gli interventi di ammodernamento dei sovrappassi esistenti, dal punto di vista degli effetti ambientali e territoriali, sono interventi di natura puntuale, normalmente ubicati a notevole distanza l'uno dall'altro; per tale motivo gli effetti dei singoli interventi non si sovrapporranno. Solo in casi particolari due o più interventi possono trovarsi l'uno nelle vicinanze dell'altro. Nelle vicinanze dell'area di intervento (ubicata in corrispondenza della progressiva autostradale km 199+354) non sono previsti ad oggi altri interventi simili sui sovrappassi autostradali esistenti.</i></p>		<p><i>Data la dimensione e la distanza dei sovrappassi esistenti interessati da opere di rifacimento, è possibile escludere effetti ambientali cumulativi.</i></p>	

22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Le potenziali interferenze del progetto non sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera.</i>		/	

## 10. Allegati

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

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

Gli allegati sono forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file riporta il numero dell'allegato e uno mnemonico.

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	<b>Elaborati grafici</b>	varie	SVP 67_ALL1_Elaborati grafici.pdf

Il tecnico dichiarante

Per. Ind. Martino Dott. Dell'Osbel  
Iscritto all'Ordine dei Periti Industriali Laureati  
Della provincia di Verona al n. 968

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



Dicembre 2019