

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

Progetto di ***rifacimento del sovrappasso autostradale nel comune di Pegognaga (MN) n° 118 “S.P. 48 – Strada Gonzaga” (pr. km 276+264)*** presente lungo il tracciato dell’Autostrada del Brennero A22

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

1. Titolo del progetto

Rifacimento del sovrappasso autostradale n° 118 "S.P. 48 – Strada Gonzaga" (pr. km 276+264)

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 18)	<p>"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."</p> <p>La modifica riguarda opere relative ad autostrade (All. II, punto 10).</p>
<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. 118 "S.P. 48 – Strada Gonzaga" (pr. km 276+264) presente lungo il tracciato dell'autostrada del Brennero A22, in comune di Pegognaga, provincia di Mantova.

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

Per la localizzazione del sovrappasso n. 118 vedasi la seguente tavola contenuta nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 1 - Inquadramento geografico sovrappasso n. 118 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. È ubicato lungo il tracciato dell'autostrada A22, circa 5,5 km a Sud dell'attraversamento del fiume Po.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE E USO DEL SUOLO

Il **sovrappasso** n. 118 "S.P. 48 – Strada Gonzaga" (pr. km 276+264) si trova nel territorio comunale di Pegognaga (MN), ad Ovest dell'abitato del capoluogo. Le coordinate geografiche del sovrappasso sono 44°59'37.65"N 10°51'2.34"E.

Per l'inquadramento territoriale del sovrappasso n. 118 si vedano le seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 2 - Localizzazione sovrappasso n. 118 su carta tecnica
- TAVOLA 3 - Sovrappasso n. 118 su ortofoto
- TAVOLA 4 - Veduta del sovrappasso n.118
- TAVOLA 5 - Stralcio Tav. 14.1.2. di progetto del sovrappasso n. 118 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.118 con il perimetro all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito*
- *TAVOLA 7 - Particolare dell'uso del suolo in corrispondenza dell'area di intervento e di cantiere*

VALENZE AMBIENTALI

Il **sovrappasso n. 118** corrispondente alla S.P. 48 – Strada Gonzaga”, secondo il Piano Paesaggistico Regionale, ricade all'interno degli “Ambiti di tutela paesaggistica del sistema vallivo del fiume Po” (art. 20 comma 9).

Il PTCP vigente della provincia di Mantova (Tav.1B), colloca il sovrappasso a cavallo dell'autostrada che funge da barriera infrastrutturale di separazione tra il contesto urbanizzato di Pegognaga a Est e la zona a carattere produttivo a Ovest (art. 53.2). Ad Ovest è segnalata la presenza di un elettrodotto ad alta tensione (art. 53.7).

Nella Tav. 1 Circondario C Sinistra (Ovest) è segnalato, a Sud del sovrappasso, il canale Po Vecchio di rilevante valore naturalistico ambientale (art. 19.1) a cui corrisponde una valle fluviale (art.23.2). Nel tratto che passa attraverso l'abitato di Pegognaga, il canale assume una matrice storica (art. 27.1). L'intervento ricade all'interno del tessuto urbano individuato dal PTCP come ambito insediativo di interferenza relativamente al progetto di rete verde provinciale (art. 33.4). Circa 500 m a Sud del sovrappasso è presente un casello autostradale mentre circa 200 m a Nord ci sono delle aree identificate come corridoi verdi secondari.

La Tavola DdP 2.4 “Sistema paesaggistico ambientale” del P.G.T vigente di Pegognaga conferma le indicazioni del PTCP, segnalando, per il tratto a Est dell'autostrada del canale Po Vecchio, una situazione di criticità. A Sud del sovrappasso sono indicate sul lato Ovest dei progetti di pertinenza dell'autostrada A22. La Tavola dei Vincoli (DdP 2.6 Analisi territoriali-Carta condivisa del paesaggio) riporta la presenza di un elettrodotto a Ovest. Il sovrappasso n. 118 ricade all'interno della fascia di rispetto autostradale e stradale. Per le valenze ambientali dell'area nell'intorno del sovrappasso n. 118 si vedano le seguenti tavole contenute nell'allegato 1 “ELABORATI GRAFICI”:

- *TAVOLA 8 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 rispetto ai vincoli paesaggistici*
- *TAVOLA 9 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 rispetto alle Indicazioni paesaggistiche e ambientali del PTCP vigente 2010 (stralcio TAV. 1B Sistema paesaggistico-Valore storico e culturale)*
- *TAVOLA 10 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 rispetto alle Indicazioni paesaggistiche e ambientali del PTCP vigente 2010 (stralcio TAV. 1 Circondario C Sinistra)*
- *TAVOLA 11 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 rispetto alla tavola DdP 2.4 “sistema paesaggistico ambientale” del P.G.T vigente di Pegognaga 2019*
- *TAVOLA 12 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 rispetto alla tavola DdP 2.6 “carta dei vincoli” del P.G.T. vigente di Pegognaga 2019*

RETE NATURA 2000

Il **sovrappasso n. 118** non ricade all'interno di Siti Natura 2000. Il sito più vicino è la ZPS IT20B0501 “Viadana, Portiolo San Benedetto Po e Ostiglia”, a circa 6,2 Km in direzione Nord.

A circa 7 Km a Sud Est è presente un'Area Prioritaria di Intervento (API deliberazione di Giunta regionale n. 2423 dell'11 novembre 2019) identificata nell'ambito dell'Azione A5 (“Pianificazione degli interventi necessari al ripristino della connessione ecologica a garanzia della coerenza di RN2000”) del progetto regionale Life Gestire 2020, cofinanziato dalla Commissione Europea. In questa tipologia di aree sono state identificate condizioni rilevanti per il prioritario rafforzamento delle connessioni ecologiche a garanzia e coerenza di Rete Natura 2000, individuando specifici schemi direttori di intervento non vincolanti.

La posizione del sovrappasso n. 118 in relazione ai siti della Rete Natura 2000 è illustrata nella seguente tavola contenuta nell'allegato 1 “ELABORATI GRAFICI”:

- *TAVOLA 13 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 rispetto ai siti della Rete Natura 2000*

5. Caratteristiche del progetto

Data la tipologia di progetto e considerata altresì l'assenza di attività a rischio di incidenti rilevanti nel comune di Pegognaga¹, 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 4 travi accostate con tre campate, di luce rispettivamente pari a 10, 36 e 10 metri, appoggiate a due spalle a parete cava e due pile composte da quattro pilastri, uno per trave.

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

- *TAVOLA 14 – Tipologia delle strutture esistenti – prospetto e sezioni sovrappasso n. 118*

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. 118 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^a 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 50,10 m, consente una limitazione degli scavi per le fondazioni e una maggior rapidità di montaggio, limitando a due notti 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 15 – Tipologia nuovo sovrappasso n. 118 – prospetto e sezioni*

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, la larghezza attuale della sezione stradale è di 1,00+7,50+1,00 m mentre quella di progetto è di 3,30+9,50+1,60 m.

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

Le fondazioni delle spalle del nuovo sovrappasso saranno realizzate su pali trivellati di profondità di 30 m.

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 la sottrazione di aree agli usi agricoli.

Per garantire la distanza di rispetto dal canale Po Vecchio (5,00 m dal ciglio canale), che in prossimità del lato sud della rampa Est entra nel proprio manufatto interrato di attraversamento dell'autostrada, è stato limitato al massimo l'ingombro a terra della nuova scarpata mediante la realizzazione di una terra rinforzata di lunghezza pari a circa 66 m e altezza massima 2,40 m. Il paramento frontale dell'opera, che sarà rea-

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

lizzata tramite strati sovrapposti di materiale idoneo dello spessore di 60 cm e intervallati da geogriglie, presenterà inclinazione di 70° rispetto all'orizzontale.

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

- TAVOLA 16 - *Planimetria di raffronto fra stato attuale e stato di progetto del sovrappasso n. 118*

PROGRAMMA DEI LAVORI E TEMPI DI ESECUZIONE

Per la realizzazione dei lavori in progetto si prevede un totale di n. 385 giorni naturali e consecutivi, decorrenti dalla data di consegna degli stessi.

L'intervento comporterà alcune interferenze con il traffico autostradale:

- n. 2 notti complessive (dalle ore 22 alle ore 6 del giorno successivo) con chiusura completa di entrambe le carreggiate autostradali (1 notte per demolizione ponte esistente, 1 notte per varo del ponte in posizione definitiva);
- 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. 118 si sovrapporrà in parte con quella prevista per i sovrappassi n. 115 e n. 116, localizzati rispettivamente ad una distanza di circa 4 e 2,6 km verso Nord.

Per una descrizione dettagliata della tempistica delle attività di cantiere si rimanda al cronoprogramma illustrato nelle seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 17 – *Cronoprogramma delle lavorazioni per il rifacimento del sovrappasso n. 118*
- TAVOLA 18 – *Programmazione delle interferenze*

FASE DI CANTIERE

Preliminarmente all'apertura del cantiere, è prevista una bonifica bellica. Verranno poi predisposte delle aree per la logistica ed il deposito dei materiali e dei mezzi che verranno utilizzati in fase di demolizione e ricostruzione del sovrappasso.

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, a conclusione dei lavori, la restituzione dei suoli oggetto di occupazione temporanea all'uso originale.

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

Nell'eventualità di un assemblaggio a piè d'opera delle travi costituenti l'impalcato, al fine di ottenere un'area idonea e anche per minimizzare l'eventuale diffusione di polveri, si prevede la realizzazione all'interno delle aree logistiche di un getto di magrone esteso su una superficie circa pari all'ingombro dell'impalcato stesso. In tal caso, a fine lavori, lo strato di calcestruzzo magro verrà asportato e smaltito secondo le norme vigenti.

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

Per l'individuazione delle aree per la logistica ed il deposito dei materiali e dei mezzi, si rimanda alla seguente tavola contenuta nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 5 – *Stralcio Tav. 14.1.2. di progetto del sovrappasso n. 118 con indicato il limite dell'area di intervento e il perimetro all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito*

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. In fase di cantiere le modalità realizzative (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), considerata anche la distanza dei siti della Rete Natura 200 dall'area di intervento, consentono di escludere interferenze con gli elementi dei siti, 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 ARPAL 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), data la presenza della falda, il promotore ha adottato specifiche misure progettuali. Il progetto non comporta l'impiego di sostanze inquinanti pericolose per la qualità delle acque, salvo i normali carburanti ed olii (sia lubrificanti che per i circuiti oleodinamici) dei mezzi d'opera e normali materiali per l'edilizia (cemento, fanghi bentonitici, ecc.). Per la realizzazione dei pali di fondazione verranno impiegati fanghi bentonitici e non miscele polimeriche. I fanghi utilizzati non costituiscono sostanze pericolose. Si tratta di argille naturali il cui componente principale è la montmorillonite, un minerale argilloso appartenente alla classe dei fillosilicati. L'impiego della bentonite in cantiere avverrà secondo una procedura operativa finalizzata alla prevenzione di spandimenti, in particolare verso corsi d'acqua, per evitare l'intorbidimento delle acque. 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 quanto riguarda la **potenzialità archeologica** (punto 7 Tabella 8), sono stati eseguiti i necessari studi per la **verifica archeologica preliminare** per valutare l'entità di tale potenzialità, rivelatasi alta per l'area del sovrappasso n. 118. Conformemente alle prescrizioni impartite dalla competente Soprintendenza, verranno adottate tutte le cautele necessarie in corso d'opera (assistenza di operatori archeologi) al fine di assicurare una corretta gestione di beni archeologici eventualmente presenti.

Per quanto riguarda la presenza sul territorio di **produzioni agricole di particolare qualità e tipicità** (art. 21 D.Lgs. 228/2001 - punto 8 Tabella 8), l'intervento assicura il mantenimento dell'accessibilità alle aree agricole attuali. In fase di cantiere, su una limitata porzione delle aree agricole a seminativo limitrofe al sovrappasso, è prevista la creazione di aree logistiche e di deposito a 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.

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"> • <i>Convenzione di data 29 luglio 1999 disciplinante la concessione alla Società della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada A22 Brennero-Verona-Modena;</i> • <i>Convenzione aggiuntiva di data 6 maggio 2004, approvata con Decreto Interministeriale 20 settembre 2005 (prot. 3585 del 23 settembre 2005);</i> • <i>Addendum di data 16 dicembre 2004, approvato con Decreto Interministeriale 20 settembre 2005 (prot. 3585 del 23 settembre 2005);</i> • <i>Atto aggiuntivo di data 18 ottobre 2005, approvato con Decreto Interministeriale 20 novembre 2005 (prot. 4651 del 30 novembre 2005).</i> <p><i>Le Convenzioni ed i relativi addenda ed atti aggiuntivi sono stati sottoscritti dall'Ente Nazionale per le Strade-ANAS, approvate con decreti adottati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e registrati dalla Corte dei Conti.</i></p> <p><i>I poteri di Ente Concedente che in precedenza erano in capo all' Ente Nazionale per le Strade-ANAS (poi divenuto ANAS S.p.A.), dal 1° ottobre 2012 sono stati trasferiti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), in base all'art. 36 del D.L. n. 98/2011, convertito in L. n. 111/2011 e s.m.i., e dell'art. 11, comma 5, D.L. n. 216/2011, convertito in L. n. 14/2012 e s.m.i. La struttura del MIT competente per le autostrade 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 presente valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Accertamento della conformità urbanistica (procedura di cui all'art. 2 del DPR n. 383/1994) oppure <input checked="" type="checkbox"/> Approvazione del progetto, previa indizione di Conferenza dei servizi (procedura di cui all'art. 3 del DPR n. 383/1994)	<p><i>Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) d'intesa con la Regione Lombardia.</i></p> <p><i>Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) d'intesa con la Regione del Lombardia.</i></p>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio:	<p><i>N.B. Non prevista/sostituita dal certificato di collaudo.</i></p> <p><i>Per l'autorizzazione all'inizio dei lavori e la certificazione di rispondenza alle norme sismiche si veda la sezione "altre autorizzazioni"</i></p>
<p>Altre autorizzazioni:</p> <input checked="" type="checkbox"/> Approvazione del progetto con 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 Pegognaga</i></p> <p><i>Ingegnere collaudatore e Comune di Pegognaga</i></p>

8. Aree sensibili e/o vincolate

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

- TAVOLE 7 - 13
- TAVOLA 19 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 rispetto a stralcio tavola 7A "Carta di Sintesi" del P.G.T. del comune di Pegognaga
- TAVOLA 20 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 rispetto alle aree di pericolosità e di rischio del Piano Alluvioni del Bacino del Po
- TAVOLA 21 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 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 ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
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 ⁴). Il sovrappasso n. 118 dista dalle zone riparie del Fiume Po circa 5 Km.
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 non sono presenti zone montuose con quota superiore a 1.600 m né zone forestali ⁵ .
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)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nel raggio di 15 km sono presenti alcune zone protette (EUAP L. 394/1991). La più vicina al sovrappasso n. 118 risulta essere ⁶ : • Riserva Naturale di Vallazza a circa 13 Km a Nord Nel raggio di 15 km sono presenti anche alcuni siti della Rete Natura 2000 e un'Area Prioritaria di intervento (DGR n. 2423/2019). L'elemento più vicino al sovrappasso n. 118 risulta essere ⁷ : • ZPS IT20B0501 "Viadana, Portiolo San Benedetto Po e Ostiglia" a circa 6,2 Km Nel raggio di 15 km si segnala la presenza di alcune aree naturali di interesse comunale o sovracomunale. Il più vicino al sovrappasso n. 118 risulta essere ⁸ : • Parco San Lorenzo a Est dell'abitato di Pegognaga a circa 1,6 Km

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

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

⁴ Verificato su Geoportale Nazionale

⁵ Verificato sul Geoportale Regionale

⁶ Verificato su Geoportale Nazionale

⁷ Verificato su Geoportale Regionale

⁸ Verificato su Geoportale Nazionale

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
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 ⁹ :			Si evidenziano nel seguito i dati definiti al punto 4.3.6 delle "Linee Guida" ¹⁰ del Ministero:
5.1 Qualità dell'aria ambiente	■	□	Nel raggio di 15 km sono stati accertati alcuni superamenti dei livelli di qualità dell'aria ¹¹
5.2 Qualità delle acque dolci	■	□	Nel raggio di 15 km sono presenti il fiume Po, il e il Trigolaro (Colatore), il cui monitoraggio a cura di ARPAL ¹² ha evidenziato uno stato chimico BUONO. Lo stato ecologico del Po, in loc. Borgoforte, risulta SUFFICIENTE mentre per il Trigolaro, presso Pegognaga, risulta SCARSO. Lo stato degli acquiferi è generalmente buono, con superamenti di arsenico e ione ammonio di probabile origine naturale (dati 2014-2016). Il sovrappasso n. 118 ricade in zone vulnerabili ai nitrati.
6. Zone a forte densità demografica	□	■	Nel raggio di 15 km è presente il comune di Mantova con densità demografica di 770 ab/km ² . Non è presente nessun comune con una popolazione superiore a 50.000 ab/km ² . Il comune di Pegognaga ha una densità demografica pari a circa 150 ab/km ²
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica ¹³	■	□	Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni beni paesaggistici tutelati a livello nazionale. L'elemento più vicino al sovrappasso n. 118 risulta essere: • fascia di tutela paesaggistica del Collettore Principale a circa 1,8 Km verso Sud Est. Non sono presenti aree di importanza archeologica. Il sovrappasso ricade in Ambiti di tutela paesaggistica del sistema vallivo del fiume Po (art.20, comma 9).

⁹ 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.

¹⁰ 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

¹¹ Informazioni tratte dal Rapporto Stato Ambiente 2019 (<https://www.arpalombardia.it/Pages/RSA/Aria.aspx>)

¹² <https://www.arpalombardia.it/Pages/Acque-Superficiali/Rapporti-Annuali.aspx> e <https://www.arpalombardia.it/Pages/Acque-Sotterranee/Rapporti-Annuali.aspx>

¹³ Verificato su Geoportale Regionale

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Nel raggio di 15 km sono presenti territori con colture specializzate con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità.¹⁴</p> <p>In particolare, il territorio ricade in un contesto agricolo con colture a Indicazione Geografica Tipica (IGT), DOC Lambrusco Mantovano Oltrepò Mantovano e DOC Lambrusco Mantovano.</p> <p>Il sovrappasso n. 118 si inserisce in un contesto antropizzato¹⁵. A Nord sono presenti i margini dell'area agricola a seminativo e piantagione arborea.</p>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non ricade all'interno di siti contaminati¹⁶.</p> <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni siti contaminati (impianti di stoccaggio o adduzione carburanti). Il sito più vicino al sovrappasso n. 115 risulta essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un'area di servizio autostradale a circa 1,1 km a Sud Ovest lungo la strada S.P. Ovest 45
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Nel raggio di 15 km non sono presenti aree sottoposte a vincolo idrogeologico.</p>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il sovrappasso n. 118 ricade in aree a rischio R1 moderato individuate dal "Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico del Bacino del fiume Po", con pericolosità RSP scenario raro – L¹⁷.</p>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)	<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, prevede un valore di accelerazione sismica orizzontale ag/g tra 0,05 e 0,15¹⁸.</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 e della viabilità minore.</p>

¹⁴ Verificato su Geoportale Regionale

¹⁵ Verificato su Geoportale Regionale DUSAF5

¹⁶ Geoportale Regionale - Siti bonificati e siti contaminati

¹⁷ Geoportale Regionale - Direttiva alluvioni 2007/60/CE - Revisione 2015

¹⁸ Da Studio geologico idrogeologico e sismico del 2013 sul comune di Pegognaga

(http://www.comune.pegognaga.mn.it/upload/Pegognaga_ecm8/gestionedocumentale/Relazionegeologica_784_68397.pdf)

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><u>In fase di cantiere</u> è previsto l'utilizzo temporaneo di alcune aree intorno al sovrappasso per le operazioni di accantieramento e per il 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/Sostituzione</u>. Trattandosi di un'opera funzionale alla viabilità pubblica, non ne è prevista la dismissione. Quando l'opera in progetto non risponderà più alle esigenze, è prevedibile una sua futura sostituzione con un'opera analoga.</p>		<p><u>Fase di cantiere</u>. I terreni 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 interessate 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/Sostituzione</u>. La futura sostituzione non porterà modifiche significative all'uso del suolo.</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
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 anche 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/Sostituzione. Trattandosi di un'opera funzionale alla viabilità pubblica, non ne è prevista la dismissione. Quando l'opera in progetto non risponderà più alle esigenze, è prevedibile una sua futura sostituzione con un'opera analoga.</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/Sostituzione. La futura sostituzione dell'opera in progetto non comporterà consumo di suolo, se non temporaneamente e in modo reversibile in fase di cantiere, e un limitato consumo di energia e acqua per ridurre la dispersione delle polveri dalla demolizione.</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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<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/sostituzione 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/sostituzione 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 o per l'ambiente.</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/sostituzione 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. In fase di esercizio non si prevede nessun effetto significativo in quanto il rifacimento del sovrappasso non determina un aumento di traffico di attraversamento degli stessi e quindi non causa alcuna modificazione del clima acustico attuale.</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/sostituzione 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/sostituzione non è possibile escludere completamente il verificarsi di incidenti che potrebbero coinvolgere i lavoratori o utenti dell'autostrada (in caso di eccesso di velocità o di distrazione nell'approssimarsi al cantiere).</i></p>		<p><i>La corretta impostazione e gestione delle operazioni di cantiere e delle diverse fasi di lavorazione, compresa la minimizzazione dell'adozione di deviazioni provvisorie e l'adozione di misure prudenziali per le stesse (tipologia dei segnali di preavviso e posizionamento degli stessi con ampio anticipo), 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>	

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>L'area di intervento non è direttamente interessata da vincoli paesaggistici né va ad interessare beni di interesse storico culturale o archeologico tutelati.</i></p> <p><i>Il sovrappasso n. 118 ricade all'interno degli "Ambiti di tutela paesaggistica del sistema vallivo del fiume Po" (art. 20 comma 9 PPR), in valli fluviali (art. 23 del PTCP) la cui presenza va preservata.</i></p>		<p><i>L'intervento non prevede riduzione di aree di valore ecologico-paesaggistico e rimane all'interno delle pertinenze della viabilità pubblica.</i></p> <p><i>L'intervento non incide sul disegno della tessitura e della continuità del territorio, né sulla sua configurazione morfologica e storica.</i></p> <p><i>La verifica archeologica preliminare ha confermato per l'area in esame una bassa potenzialità. Conformemente alle prescrizioni impartite dalla competente Soprintendenza, verranno comunque adottate tutte le cautele necessarie in corso d'opera (assistenza di operatori archeologi) al fine di assicurare una corretta gestione di beni archeologici eventualmente presenti.</i></p>	
	<p><input type="checkbox"/> Si</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>		<p><input type="checkbox"/> Si</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>	
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?	<p><i>L'intervento non ricade in zone con caratteristiche naturalistiche rilevanti. A Sud del sovrappasso scorre il canale Po Vecchio, parzialmente incanalato nel proprio manufatto di attraversamento dell'autostrada. 500 m più a sud scorre il canale Molino, indicati dal PTCP di rilevante valore naturalistico – ambientale (art.19.1).</i></p> <p><i>A Nord del sovrappasso n. 118, lungo il lato occidentale dell'autostrada, ci sono delle aree identificate come corridoi verdi secondari con funzione di connessione ecologica delle valli fluviali.</i></p>		<p><i>L'intervento non comporta modificazioni che possano compromettere le risorse idriche superficiali e sotterranee, in particolare le alterazioni del sistema idraulico.</i></p> <p><i>L'intervento non interferisce con le condizioni di naturalità e con la vegetazione ripariale dei corpi idrici superficiali.</i></p>	
	<p><input type="checkbox"/> Si</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>		<p><input type="checkbox"/> Si</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>	

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
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?	<p><i>Il sovrappasso n. 115 ricade in un territorio con una falda idrica sotterranea ad una profondità compresa tra 2,5 e 4 m¹⁹.</i></p> <p><i>A Sud del sovrappasso scorre il canale Po Vecchio, parzialmente incanalato nel proprio manufatto di attraversamento dell'autostrada. 500 m più a sud scorre il canale Molino.</i></p>		<p><i>Il progetto di rifacimento del sovrappasso non determina alcuna variazione dello stato qualitativo e quantitativo delle acque superficiali/sotterranee. 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.</i></p> <p><i>Per garantire la distanza di rispetto del tratto aperto del canale Po Vecchio, a Sud della rampa Est, è stato limitato al massimo l'ingombro a terra della nuova scarpata mediante la realizzazione di una terra rinforzata.</i></p> <p><i>In fase di esercizio non vi sono modifiche significative rispetto allo stato attuale.</i></p>	

¹⁹ Da tavola 7A "Carta di Sintesi" del P.G.T. del comune di Pegognaga

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>L'autostrada A22 è una delle principali arterie stradali a livello nazionale. 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. Relativamente alla viabilità locale che utilizza il sovrappasso, i lavori comporteranno disagi limitati. Ad opera realizzata l'intervento in progetto non determina modifiche né al traffico locale né a quello autostradale.</i></p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<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	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<p><i>In fase di cantiere è previsto l'utilizzo temporaneo di limitate aree agricole attualmente incolte per l'allestimento del cantiere.</i></p> <p><i>Il progetto comporterà un leggero allargamento dell'ingombro delle attuali rampe di accesso al sovrappasso con un limitatissimo consumo delle attigue aree agricole incolte.</i></p> <p><i>L'area agricola si considera area antropizzata.</i></p> <p><i>Dismissione: trattandosi di un'opera stradale di pubblica utilità, non ne è prevista la dismissione. È prevista la futura sostituzione dell'opera in progetto con un'opera analoga che assicuri la medesima funzione. Per tale futuro intervento sono previsti analoghi utilizzi temporanei di limitate aree contigue al manufatto.</i></p>		<p><i>L'utilizzo di suolo in fase di cantiere e durante la futura sostituzione dell'opera 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?	<p><i>L'ambito di tutela paesaggistica del sistema vallivo del Po" cui l'area appartiene, in base al PTR-sezione Piano Paesaggistico, prevede che la pianificazione locale persegua le linee d'indirizzo regionali, fra le quali sono comprese "la tutela e la valorizzazione della viabilità minore e della rete dei percorsi di fruizione del territorio". Fra le criticità da affrontare per le infrastrutture stradali e autostradali vi è quella della "frammentazione e della perdita di continuità e di relazioni funzionali" fra le diverse porzioni di territorio divise dalla rete infrastrutturale. Fra gli indirizzi di riqualificazione vi è il "restyling dei manufatti".</i></p>		<p><i>L'intervento consente di consolidare il percorso viario, migliorandone la fruibilità ed estendendola anche ad una fruizione pedonale e ciclabile in piena sicurezza.</i></p> <p><i>Esso consente inoltre di garantire la continuità delle relazioni funzionali fra le porzioni del territorio sui due lati opposti dell'asse viario autostradale.</i></p> <p><i>Consente infine un efficace restyling di un manufatto – il sovrappasso attualmente esistente – avente caratteristiche formali scarsamente attrattive.</i></p> <p><i>L'intervento risulta pertanto coerente con le indicazioni del piano.</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
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 checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>L'area di intervento si trova a ridosso della periferia dell'abitato di Pegognaga.</i>		<i>La barriera antirumore esistente, a protezione degli edifici residenziali ubicati a est dell'autostrada nelle vicinanze del sovrappasso che sarà oggetto di intervento, contribuirà ad attenuare in parte anche le emissioni rumorose provenienti dal cantiere di rifacimento del sovrappasso stesso. Verranno comunque attuate tutte le precauzioni possibili per evitare disturbi alla popolazione residente (vedasi Tabella 5 e successivo punto 19).</i>	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti ricettori sensibili.</i>		/	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>L'area dell'intervento e il suo intorno ricadono in territori con coltura specializzata con produzioni agricole di pregio. In fase di cantiere, per un periodo di tempo limitato, verranno utilizzate alcune aree agricole per la creazione del cantiere temporaneo.</i>		<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. 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. L'intervento assicura il mantenimento dell'accessibilità alle aree agricole attuali, migliorando la garanzia di fruibilità di tali collegamenti anche dopo eventuali eventi sismici importanti.</i>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge ²⁰ sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	ARIA <i>Nel raggio di 15 km sono stati accertati alcuni superamenti dei livelli di qualità dell'aria</i>		ARIA <i>Il progetto di rifacimento del sovrappasso non determina alcuna variazione significativa dello stato della qualità dell'aria attuali. 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. <u>A sovrappasso ricostruito</u>, le emissioni in atmosfera non aumenteranno rispetto allo stato attuale in quanto tale intervento non comporterà aumenti significativi di traffico.</i>	
	ACQUE <i>Nel territorio in esame sono state evidenziate alcune criticità per la qualità delle acque.</i>		ACQUE <i>Il progetto di rifacimento del sovrappasso non determina alcuna variazione dello stato della qualità e quantità delle acque, sia superficiali che sotterranee. In fase di cantiere interferenze significative con il sistema delle acque superficiali e sotterranee possono essere escluse grazie all'adozione di misure preventive e di gestione di eventuali sversamenti incidentali. In fase di esercizio non sono previste modifiche significative rispetto allo stato attuale.</i>	

²⁰ 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.

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<p>RUMORE</p> <p><i>La materia del rumore da infrastrutture stradali è disciplinata dalla legge n. 477/1995 e dai relativi decreti applicativi, che prevedono la redazione e approvazione di appositi piani di contenimento ed abbattimento del rumore proveniente da tali infrastrutture, che comprendono una mappatura del rumore diurno e notturno e l'individuazione dei recettori presso i quali sono superati i pertinenti valori limite.</i></p> <p><i>Nel caso dell'autostrada A22 per tale piano è stata rilasciata l'intesa dalla conferenza Stato-Regioni in data 27 luglio 2020.</i></p> <p><i>In base al Piano di contenimento e abbattimento del rumore nella zona limitrofa all'intervento sul sovrappasso n. 118, era prevista la necessità di un intervento di realizzazione di una barriera antirumore, per proteggere alcuni edifici residenziali collocati in adiacenza alla carreggiata nord. Con la realizzazione della barriera in questione, avvenuta nel 2014, il rumore nella zona è stato ricondotto entro i limiti.</i></p>		<p>RUMORE</p> <p><i>Le emissioni acustiche in fase di cantiere saranno limitate alla fascia diurna in quanto le lavorazioni rumorose (ad es. l'esecuzione dei pali di fondazione) avverranno di giorno. Le emissioni avranno comunque un carattere temporaneo e reversibile. Le emissioni acustiche in fase di cantiere non determineranno pertanto effetti ambientali significativi.</i></p> <p><i>In fase di esercizio non si prevede nessun effetto significativo in quanto il rifacimento del sovrappasso non determina un aumento di traffico di attraversamento degli stessi e quindi non 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 checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>L'intervento non ricade in zone a rischio frane o altri fenomeni estremi.</i></p> <p><i>La zona è in classe sismica 3.</i></p> <p><i>L'area classificata a basso rischio idraulico.</i></p>		<p><i>La nuova opera sarà progettata tenendo conto delle più recenti normative in materia sismica e delle specifiche criticità idrauliche dell'area.</i></p> <p><i>L'effetto dell'intervento può dunque essere considerato positivo.</i></p> <p><i>Il progetto non comporta variazioni sul regime idraulico del territorio circostante.</i></p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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><i>L'intervento oggetto di studio fa parte di una più ampia azione che la Società Autostrada del Brennero ha intrapreso e l'ammodernamento dei sovrappassi presenti sul nastro. Questi 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. Gli interventi di ammodernamento dei sovrappassi esistenti, dal punto di vista degli effetti ambientali e territoriali, sono interventi di natura puntuale, ubicati a notevole distanza l'uno dall'altro; per tale motivo gli effetti dei singoli interventi non si sovrapporranno.</i></p> <p><i>Il sovrappasso n. 118 dista rispettivamente circa 4 e 2,6 km in direzione Nord da altri due sovrappassi (n. 115 e 116) che saranno oggetto anch'essi di rifacimento con tempistiche parzialmente sovrapposte.</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>	
	<p><i>L'area autostradale a sud del sovrappasso n. 118, dove è ubicata la stazione autostradale di Pegognaga, è interessata da alcuni interventi già approvati, consistenti nella riconfigurazione delle piste di accelerazione e di decelerazione che conducono alla barriera di esazione.</i></p>		<p><i>Gli interventi sulle piste della stazione autostradale avverranno in un periodo temporaneamente disgiunto da quello sul sovrappasso. Dato anche il carattere temporaneo e reversibile degli effetti ambientali, è possibile, anche in questo caso, 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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Le potenziali interferenze del progetto non sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera.</i></p>		/	

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	Elaborati grafici	varie	SVP118_ALL1_Elabgraf_01.pdf

I tecnici dichiaranti

Agr. Monica Mariotti
Dott.ssa in Scienze Agrarie
Iscritta all'ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali
della Provincia di Verona al n° 241



Per. Ind. Martino Dott. Dell'Osbel
Laureato in Scienze Forestali
Iscritto all'Ordine dei Periti Industriali
e 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)

Febbraio 2021

ALLEGATO 1 ELABORATI GRAFICI

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

Progetto di ***refacimento del sovrappasso autostradale nel comune di Pegognaga (MN) n° 118 “S.P. 48 – Strada Gonzaga”***
(pr. km 276+264) presente lungo il tracciato dell’Autostrada del Brennero A22
- *società Autostrada del Brennero S.p.A.* -

Elenco delle tavole

TAVOLA 1 - Inquadramento geografico sovrappasso n. 118 (cerchio rosso) su ortofoto (Google Earth)

TAVOLA 2 - Localizzazione sovrappasso n. 118 (cerchio rosso) su carta tecnica (Geoportale Regione Lombardia - <https://www.cartografia.servizirl.it/>)

TAVOLA 3 - Sovrappasso n. 118 su ortofoto (Google Earth)

TAVOLA 4 - Veduta del sovrappasso n.118 (Google Streetview)

TAVOLA 5 - Stralcio Tav. 14.1.3 di progetto del sovrappasso n. 118

TAVOLA 6 - Veduta del sovrappasso n.118 (Google Earth) con il perimetro (in rosso) all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito

TAVOLA 7 - Sovrappasso n. 118 - Particolare dell'uso del suolo in corrispondenza dell'area di intervento e di cantiere (in giallo) – DUSAF 6.0 - Uso del suolo 2018 Geoportale Regione Lombardia

TAVOLA 8 – Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio rosso) rispetto ai vincoli paesaggistici (estratto da Geoportale Regione Lombardia -SIBA - Sistema Informativo Beni e Ambiti Paesaggistici)

TAVOLA 9 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio giallo) rispetto alle Indicazioni paesaggistiche e ambientali del PTCP vigente 2010 (stralcio TAV. 1B Sistema paesaggistico-Valore storico e culturale)

TAVOLA 10 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio giallo) rispetto alle Indicazioni paesaggistiche e ambientali del PTCP vigente 2010 (stralcio TAV. 1 Circondario C Sinistra - Ovest)

TAVOLA 11 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio giallo) rispetto alla tavola DdP 2.4 "sistema paesaggistico ambientale" del P.G.T vigente di Pegognaga 2019

TAVOLA 12 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio viola) rispetto alla tavola DdP 2.6 "carta dei vincoli" del P.G.T. vigente di Pegognaga 2019

TAVOLA 13 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 (punto rosso) rispetto ai siti della Rete Natura 2000 (Geoportale Regione Lombardia)

TAVOLA 14 – Tipologia delle strutture esistenti del sovrappasso n. 118. In alto prospetto del sovrappasso esistente, in basso sezione su spalla e sezione tipo del rilevato di approccio con raffronto fra stato attuale e stato di progetto

TAVOLA 15 – Tipologia nuovo sovrappasso n. 118 - prospetto e sezioni

TAVOLA 16 – Planimetria di raffronto stato attuale stato di progetto sovrappasso n. 118

TAVOLA 17 - Cronoprogramma delle lavorazioni per il rifacimento del sovrappasso n. 118

TAVOLA 18 - Programmazione delle interferenze

TAVOLA 19 – Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio rosso) rispetto a stralcio tavola 7B "Carta di Sintesi" del P.G.T. del comune di Pegognaga

TAVOLA 20 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio rosso) rispetto alle aree le mappe di pericolosità e di rischio del Piano Alluvioni del Bacino del Po (consultabili sul Geoportale della Regione Lombardia)

TAVOLA 21 – Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio rosso) rispetto alle aree protette (EUAP) – Geoportale Nazionale



TAVOLA 1 - Inquadramento geografico sovrappasso n. 118 (cerchio rosso) su ortofoto (Google Earth)



Scala: il reticolo ha lato=1km

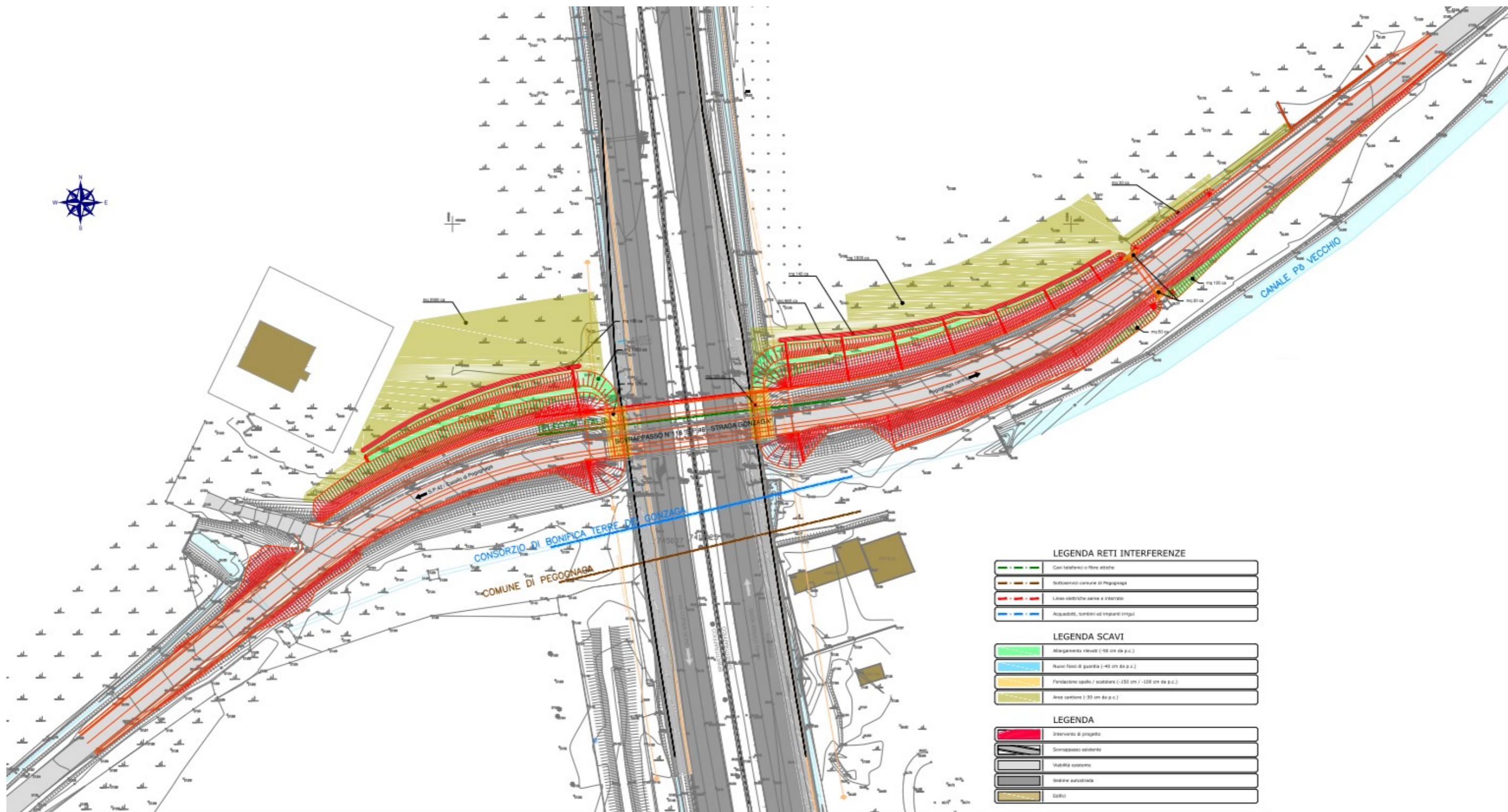
TAVOLA 2 - Localizzazione sovrappasso n. 118 (cerchio rosso) su carta tecnica (Geoportale Regione Lombardia - <https://www.cartografia.servizirl.it/>)



TAVOLA 3 - Sovrappasso n. 118 su ortofoto (Google Earth)



TAVOLA 4 - Veduta del sovrappasso n.118 (Google Streetview)



Sono indicati, mediante linee rosse, il limite dell'area di intervento e, in color senape, il perimetro all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito.

TAVOLA 5 - Stralcio Tav. 14.1.3 di progetto del sovrappasso n. 118

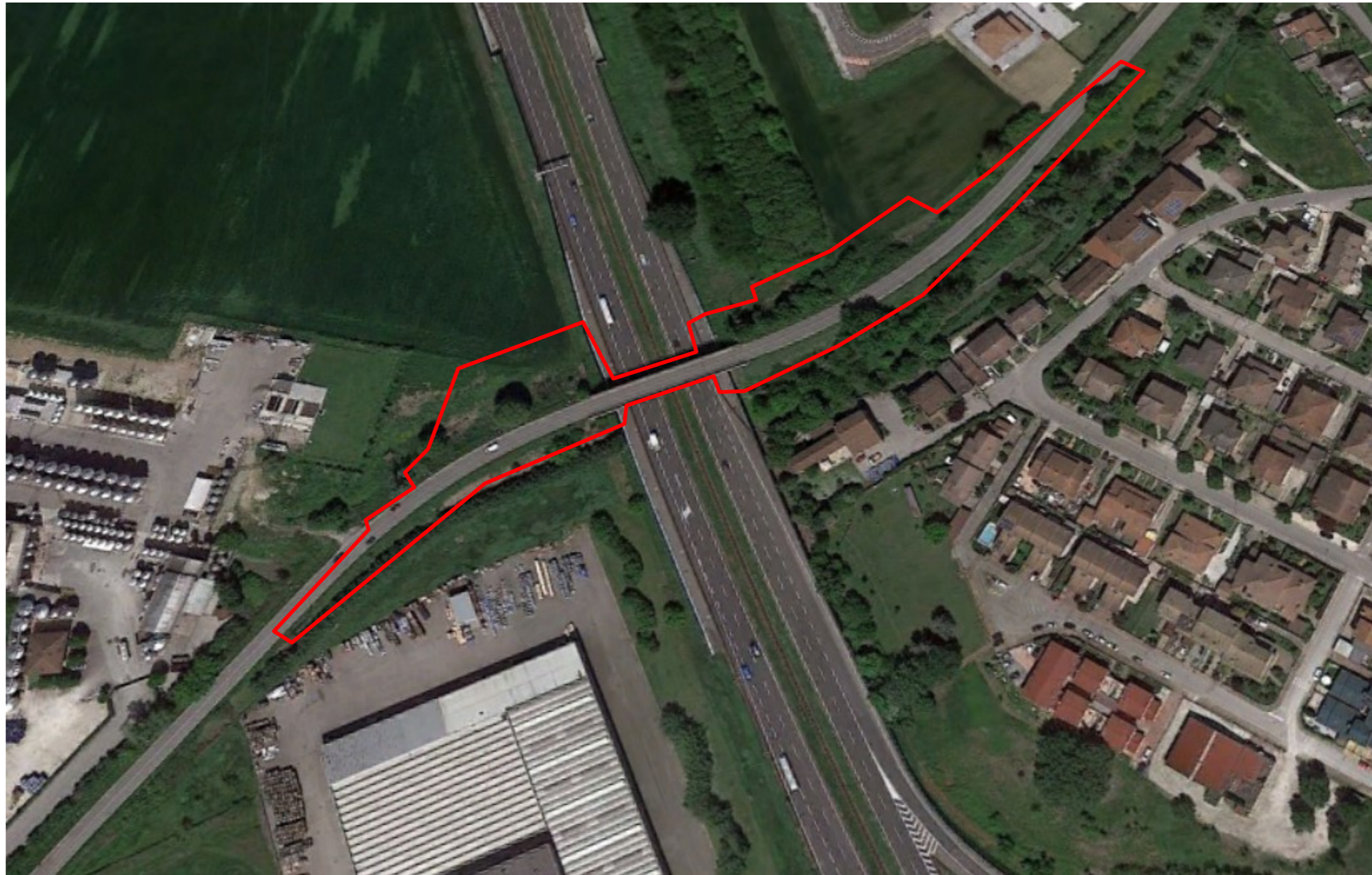
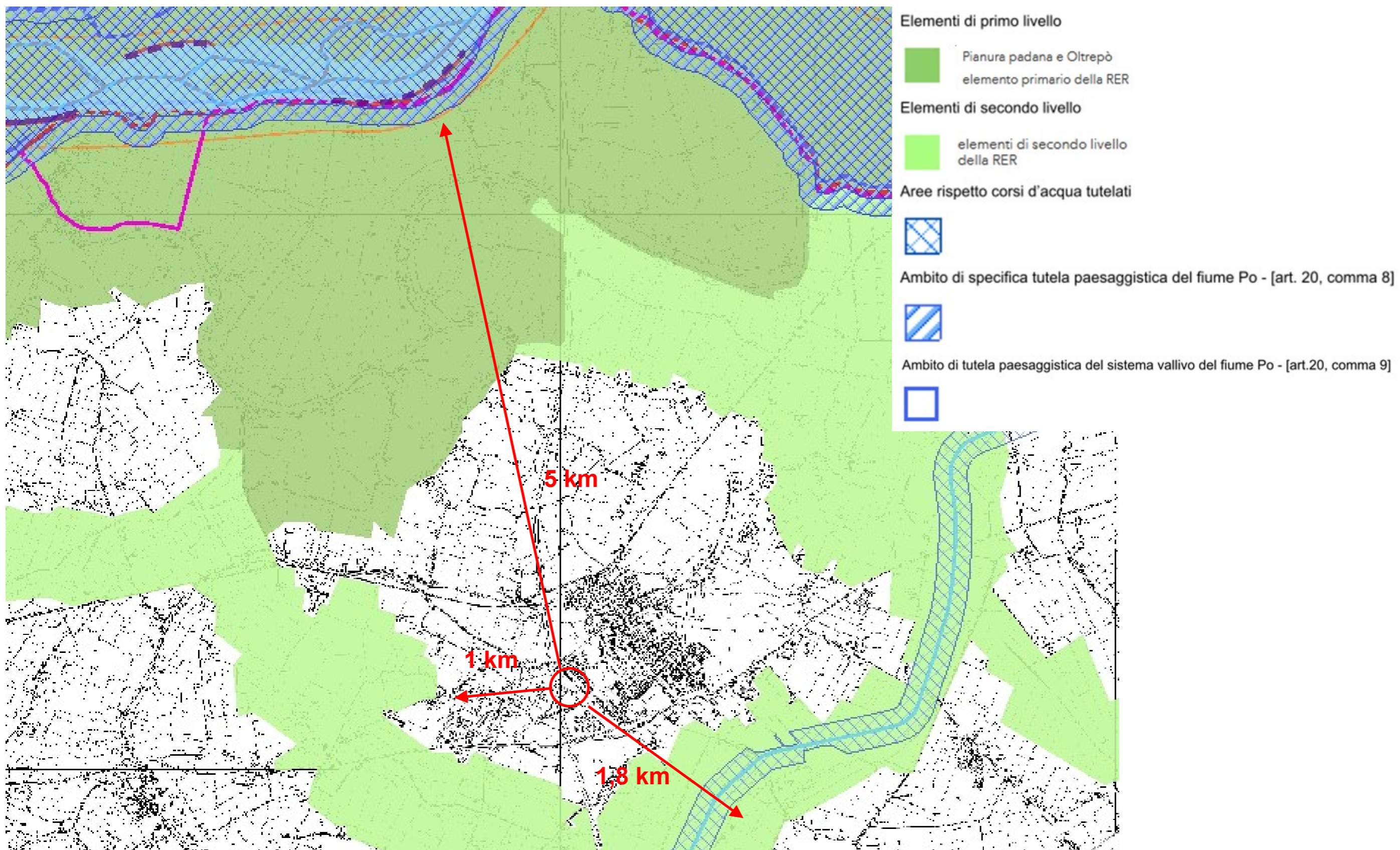


TAVOLA 6 - Veduta del sovrappasso n.118 (Google Earth) con il perimetro (in rosso) all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito



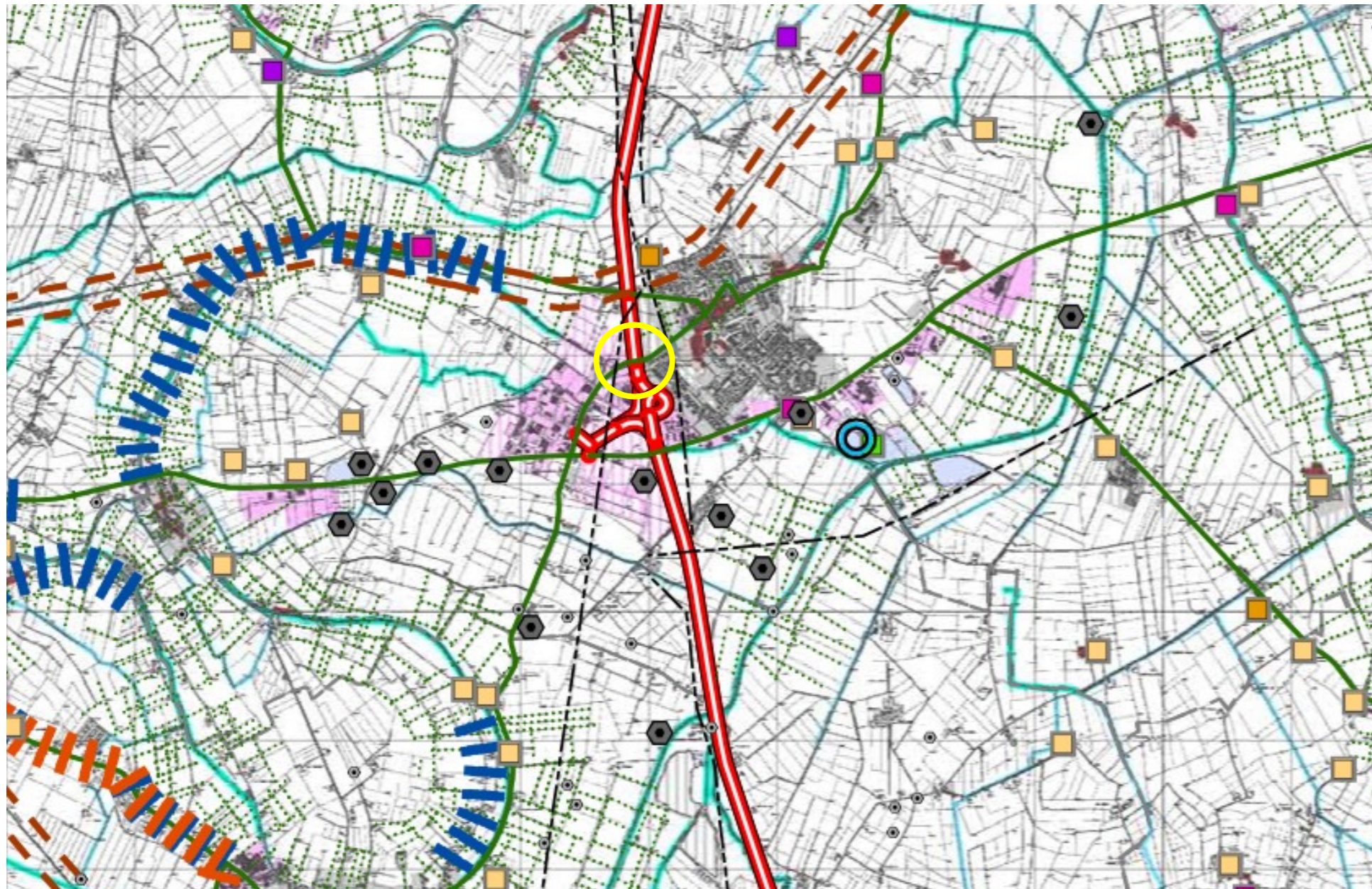
- 2111 - Seminativi semplici
- 11231 - Cascine
- 12112 - Insediamenti produttivi agricoli
- 1112 - Tessuto residenziale continuo mediamente denso (>80% - piccoli ed. residenziali)
- 1412 - Aree verdi incolte
- 2312 - Prati permanenti con presenza di specie arboree ed arbustive sparse
- 1221 - Reti stradali e spazi accessori
- 2241 - Pioppeti

TAVOLA 7 - Sovrappasso n. 118 - Particolare dell'uso del suolo in corrispondenza dell'area di intervento e di cantiere (in giallo) – DUSAF 6.0 - Uso del suolo 2018 Geoportale Regione Lombardia



Scala: la maglia del reticolo ha lato di lunghezza = 5km

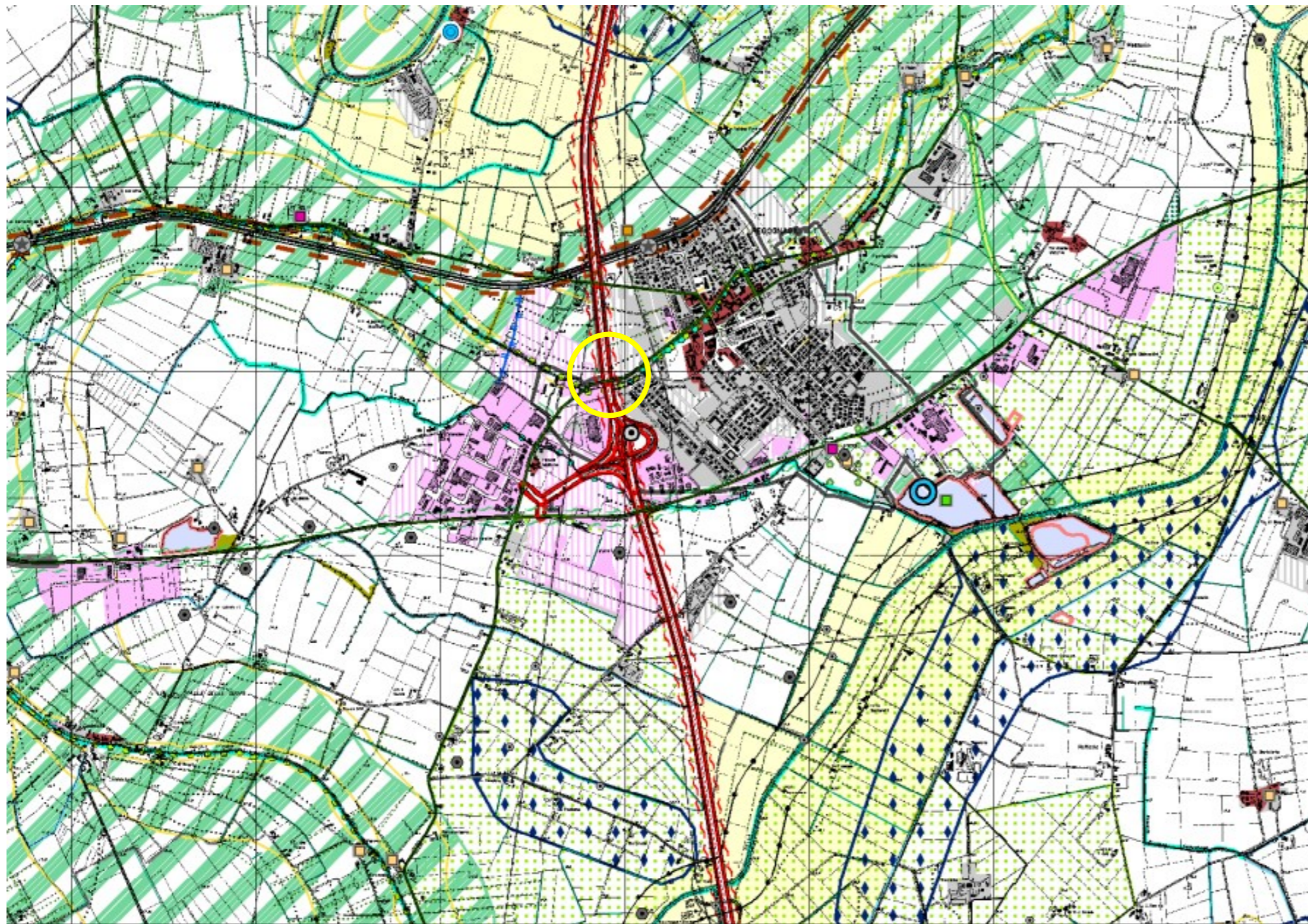
TAVOLA 8 – Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio rosso) rispetto ai vincoli paesaggistici (estratto da Geoportale Regione Lombardia -SIBA - Sistema Informativo Beni e Ambiti Paesaggistici)



	Siti di valore archeologico D.lgs. 42/2004	Art. 24
	Altri siti archeologici	Art. 24
Viabilità esistente		
	Autostrade/ Superstrade	
	Strade Provinciali	
	Nuclei urbani caratterizzati da processi di conurbazione arteriale	Art. 46.5
	Ferrovia storica	Art. 26.2
	Via Carolingia	Art. 30.1
	Rilevanza paesaggistica	Art. 29
	Beni di rilevante valore storico culturale: parchi e giardini	Art. 25.2
	Beni di rilevante valore storico culturale: corti rurali e cascine	Art. 25.2
	Ambiti rurali di pregio	Art. 28.1
	Altri canali del reticolo idrico	Art. 28.2
	Canali di matrice storica	Art. 27.1
	Elettrodotti (alta tensione)	Art. 53.7
	Aree produttive esistenti	Art. 53.2
	Aree produttive previste	Art. 53.2

Scala: la maglia del reticolo ha lato di lunghezza = 1km

TAVOLA 9 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio giallo) rispetto alle Indicazioni paesaggistiche e ambientali del PTCP vigente 2010 (stralcio TAV. 1B Sistema paesaggistico-Valore storico e culturale)



	Zone di ripollamento e cattura	
	Parchi locali di interesse sovracomunale (PLIS)	Art. 16.3
	Elementi geomorfologici delle valli fluviali	Art. 23.2
Interferenze ed altri elementi nel progetto di rete		Art. 33.4 Art. 33.5
	Ambiti insediativi di interferenza	
	Esistente	Progetto
	Alternative	da riqualificare
	RN Autostrada	
	RP Strada Provinciale	
	Esistente	
	Caselli autostradali	
	Canali di rilevante valore naturalistico- ambientale	Art. 19.1
	Canali di matrice storica	Art. 27.1
Rete ferroviaria esistente e in progetto		Art. 58 Art. 59
	Raccordi	
	Ferrovia storica	Art. 26.2
Urbanizzato		
	Consolidato	
	Disponibile	
Elementi detrattori		Art. 53
	Aree produttive esistenti	Art. 53.2
	Aree produttive previste	Art. 53.2
Secondo livello della rete - aree di protezione dei valori ambientali		Art. 33.2
	Corridoi verdi secondari	
	Nuclii di antica formazione	Art. 25.1
	Laghetti di cava rinaturalizzati o da rinaturalizzare	Art. 20
	Rilevanza paesaggistica	Art. 29
	Aree idriche	

Scala: la maglia del reticolo ha lato di lunghezza = 1km

TAVOLA 10 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio giallo) rispetto alle Indicazioni paesaggistiche e ambientali del PTCP vigente 2010 (stralcio TAV. 1 Circondario C Sinistra - Ovest)



TAVOLA 11 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio giallo) rispetto alla tavola DdP 2.4 "sistema paesaggistico ambientale" del P.G.T vigente di Pegognaga 2019

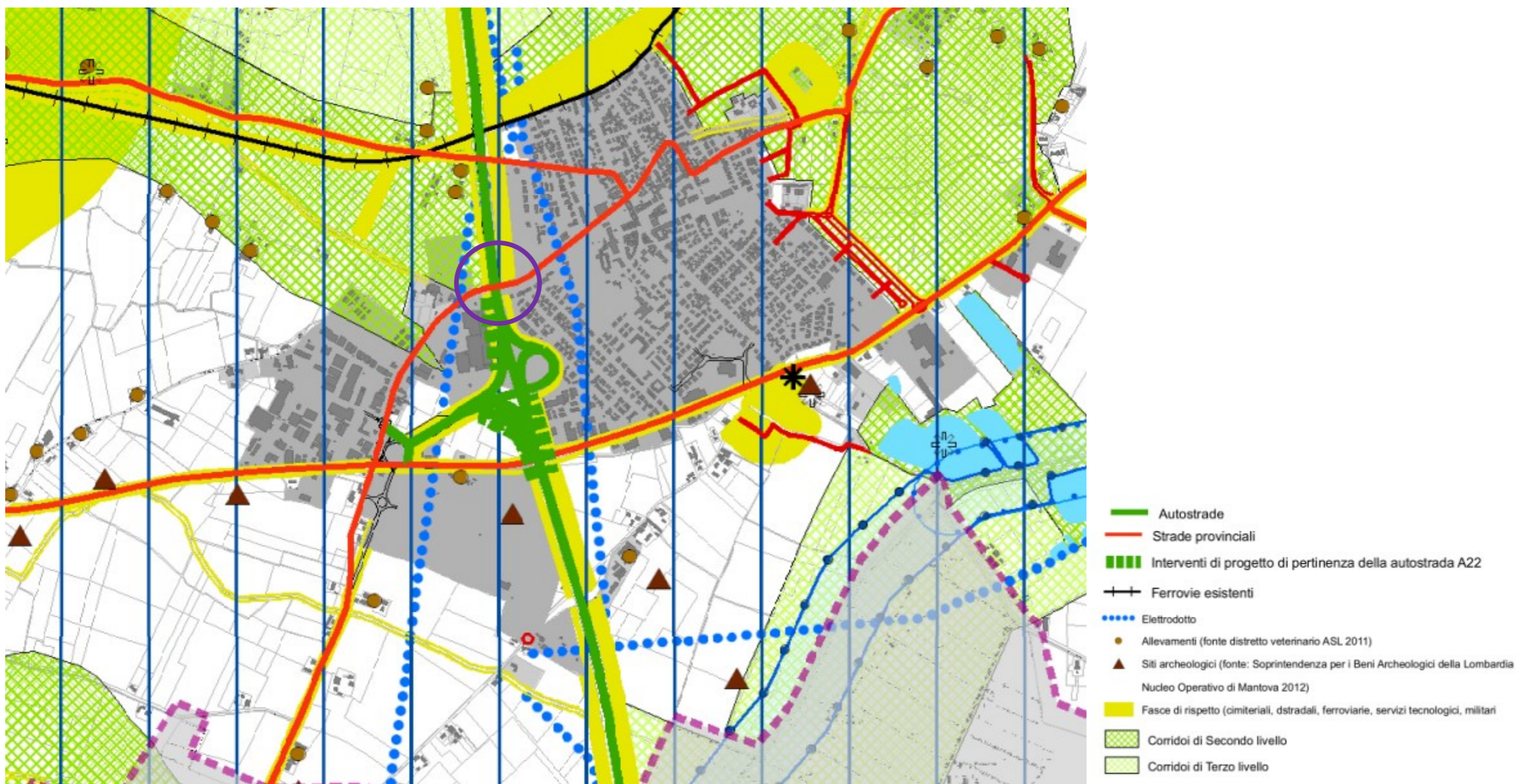


TAVOLA 12 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio viola) rispetto alla tavola DdP 2.6 "carta dei vincoli" del P.G.T. vigente di Pegognaga 2019

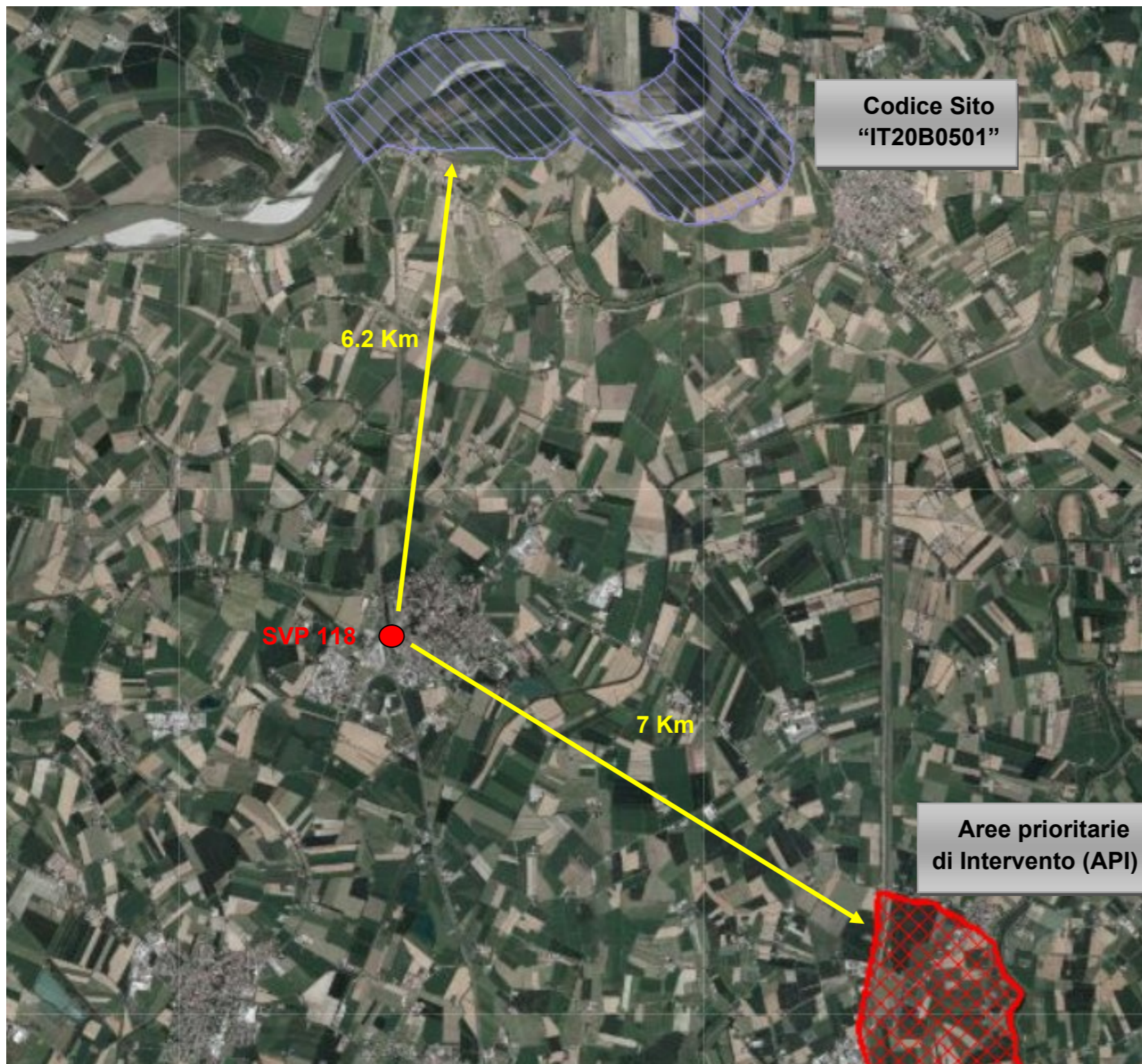
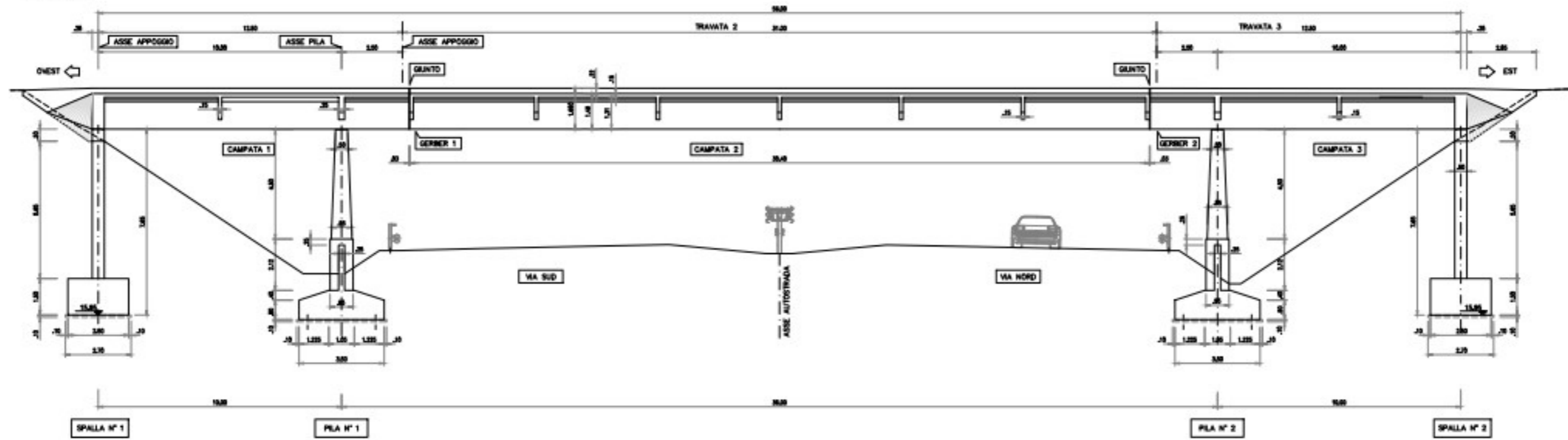
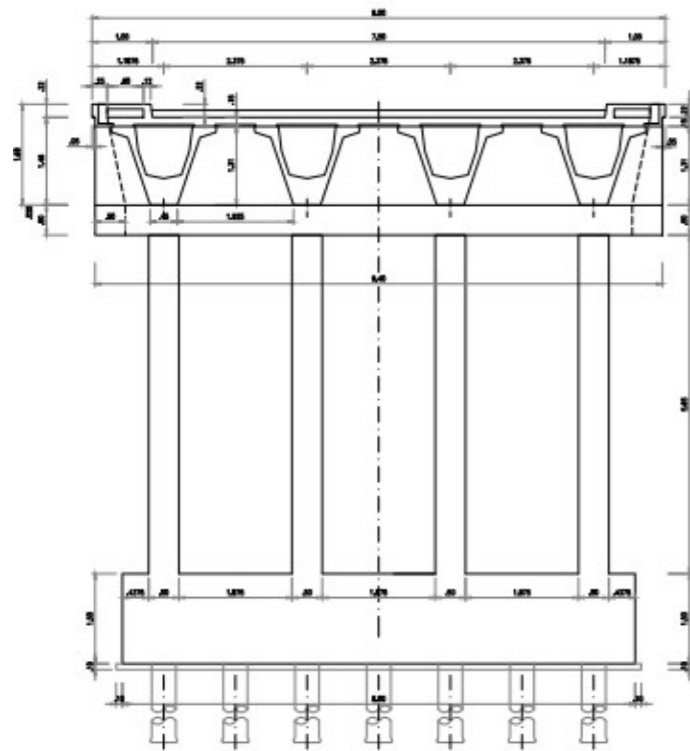


TAVOLA 13 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 (punto rosso) rispetto ai siti della Rete Natura 2000 (Geoportale Regione Lombardia)

SEZIONE LONGITUDINALE SCHEMATICA
SCALA 1:100



SEZIONE TRASVERSALE SU SPALLA
SCALA 1:50



SEZIONE TIPO LEGENDA

- congl. bituminoso strato di base
- fondazione stradale
- terra vegetale
- - - limite di scavo e gradonatura

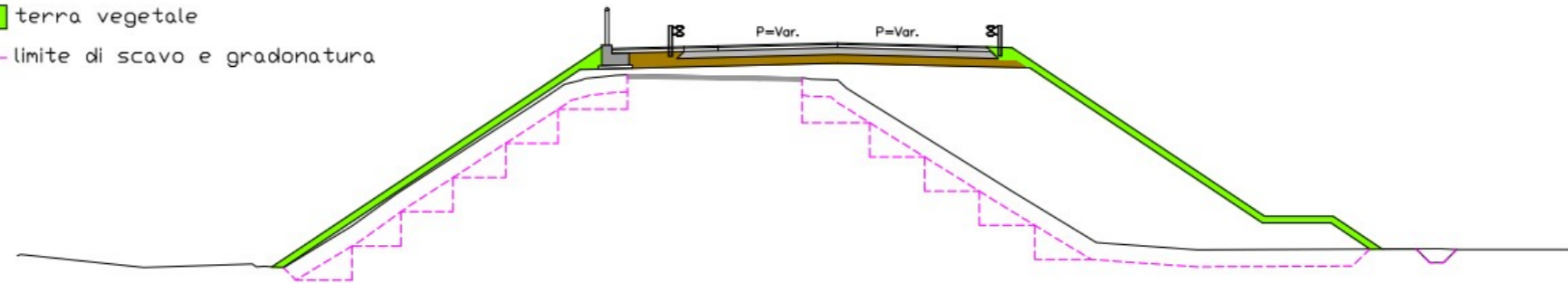


TAVOLA 14 – Tipologia delle strutture esistenti del sovrappasso n. 118. In alto prospetto del sovrappasso esistente, in basso sezione su spalla e sezione tipo del rilevato di approccio con raffronto fra stato attuale e stato di progetto

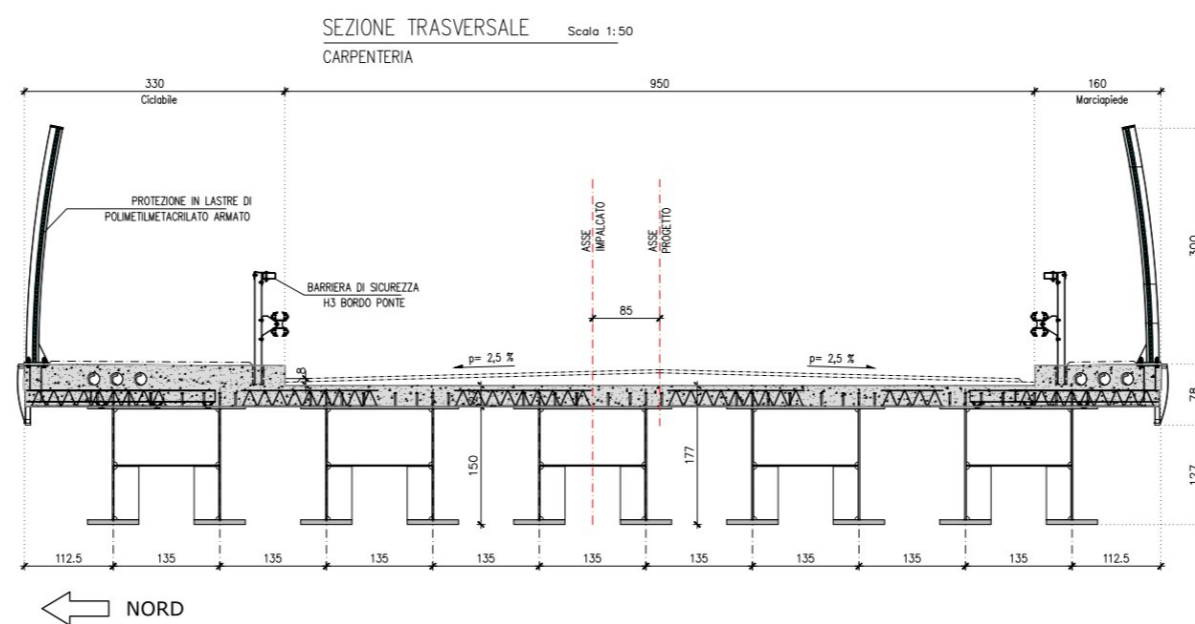
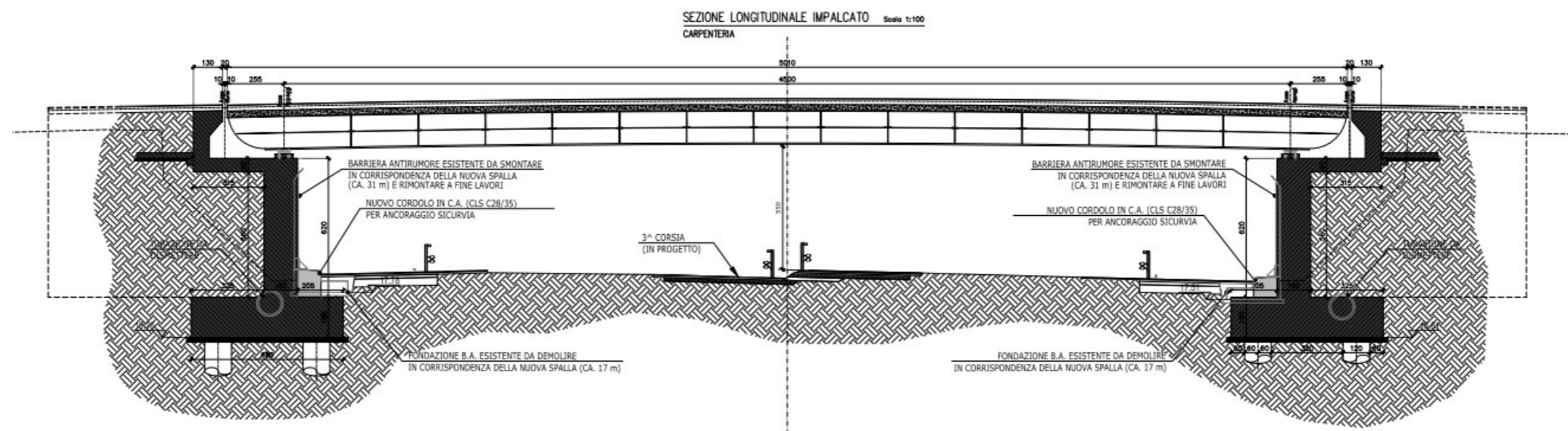
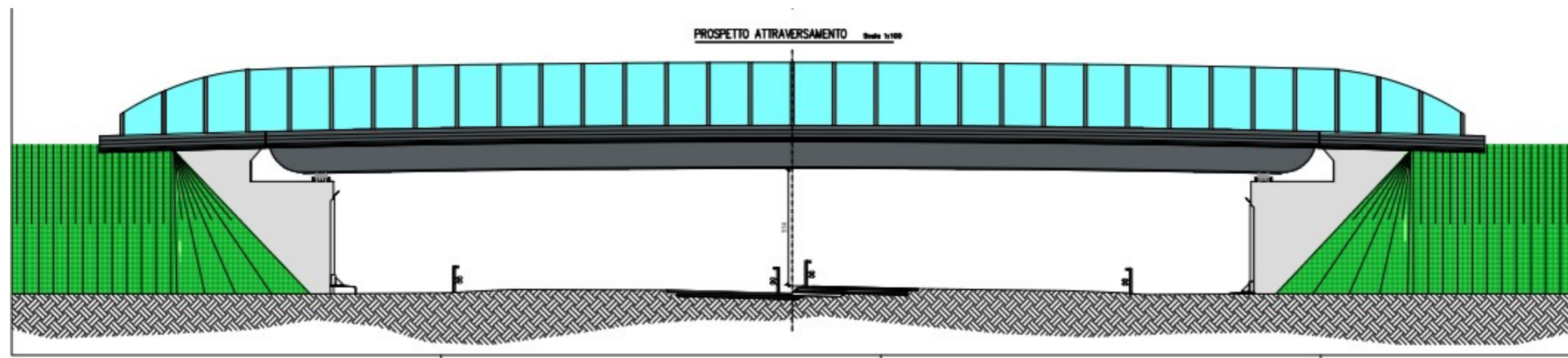


TAVOLA 15 – Tipologia nuovo sovrappasso n. 118 - prospetto e sezioni

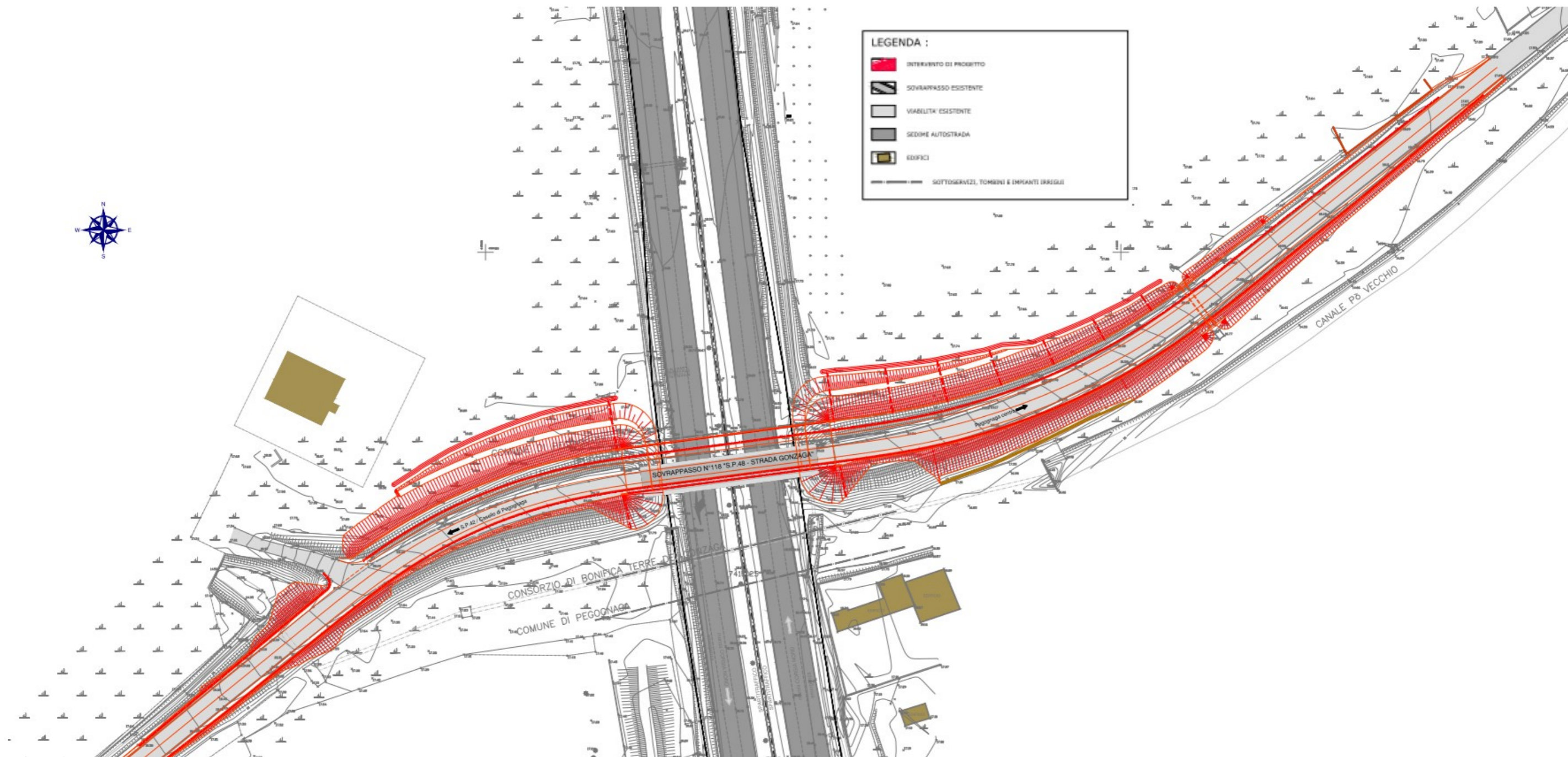
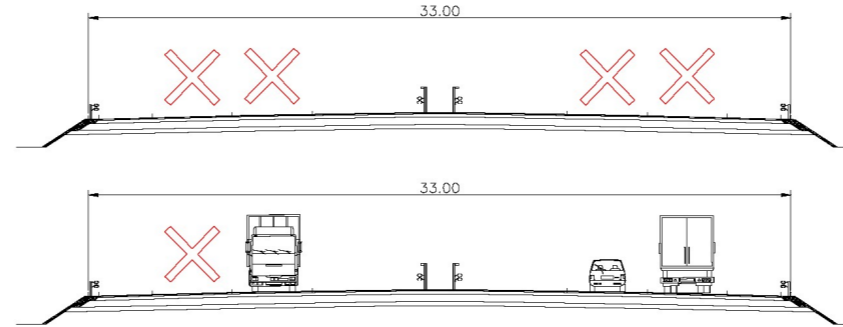


TAVOLA 16 – Planimetria di raffronto stato attuale stato di progetto sovrappasso n. 118

DURATA	INIZIO LAVORI																																																			FINE LAVORI																																																			
	1° ANNO																																																			2° ANNO																																																			
	1° sett.	2° sett.	3° sett.	4° sett.	5° sett.	6° sett.	7° sett.	8° sett.	9° sett.	10° sett.	11° sett.	12° sett.	13° sett.	14° sett.	15° sett.	16° sett.	17° sett.	18° sett.	19° sett.	20° sett.	21° sett.	22° sett.	23° sett.	24° sett.	25° sett.	26° sett.	27° sett.	28° sett.	29° sett.	30° sett.	31° sett.	32° sett.	33° sett.	34° sett.	35° sett.	36° sett.	37° sett.	38° sett.	39° sett.	40° sett.	41° sett.	42° sett.	43° sett.	44° sett.	45° sett.	46° sett.	47° sett.	48° sett.	49° sett.	50° sett.	51° sett.	52° sett.	53° sett.	54° sett.	55° sett.	56° sett.	57° sett.	58° sett.	59° sett.	60° sett.	61° sett.	62° sett.	63° sett.	64° sett.	65° sett.	66a sett.	67a sett.	68a sett.	69a sett.	70a sett.	71a sett.	72a sett.	73a sett.	74a sett.	75a sett.	76a sett.	77a sett.	78a sett.	79a sett.	80a sett.	81a sett.	82a sett.	83a sett.	84a sett.	85a sett.	86a sett.	87a sett.	88a sett.	89a sett.	90a sett.	91a sett.	92a sett.	93a sett.	94a sett.	95a sett.	96a sett.	97a sett.	98a sett.	99a sett.	100a sett.	101a sett.	102a sett.	103a sett.
BONIFICA BELLICA	84 g	■																																																																																																					
SOVRAPPASSO N°115 "STRADA ARGINE ZARA"	335 g	■																																								■																																																													
SOVRAPPASSO N°116 "STRADA SACCA"	335 g																					■																				■																																																													
SOVRAPPASSO N°118 "S.P. 48 - STRADA GONZAGA"	385 g												■																																																																																										

INTERFERENZA CON IL TRAFFICO AUTOSTRADALE, PER CIASCUN SOVRAPPASSO:

- **n° 2 notti complessive** con chiusura completa di entrambe le carreggiate autostradali
(1 notte per varo del ponte in posizione definitiva, 1 notte per demolizione ponte esistente)

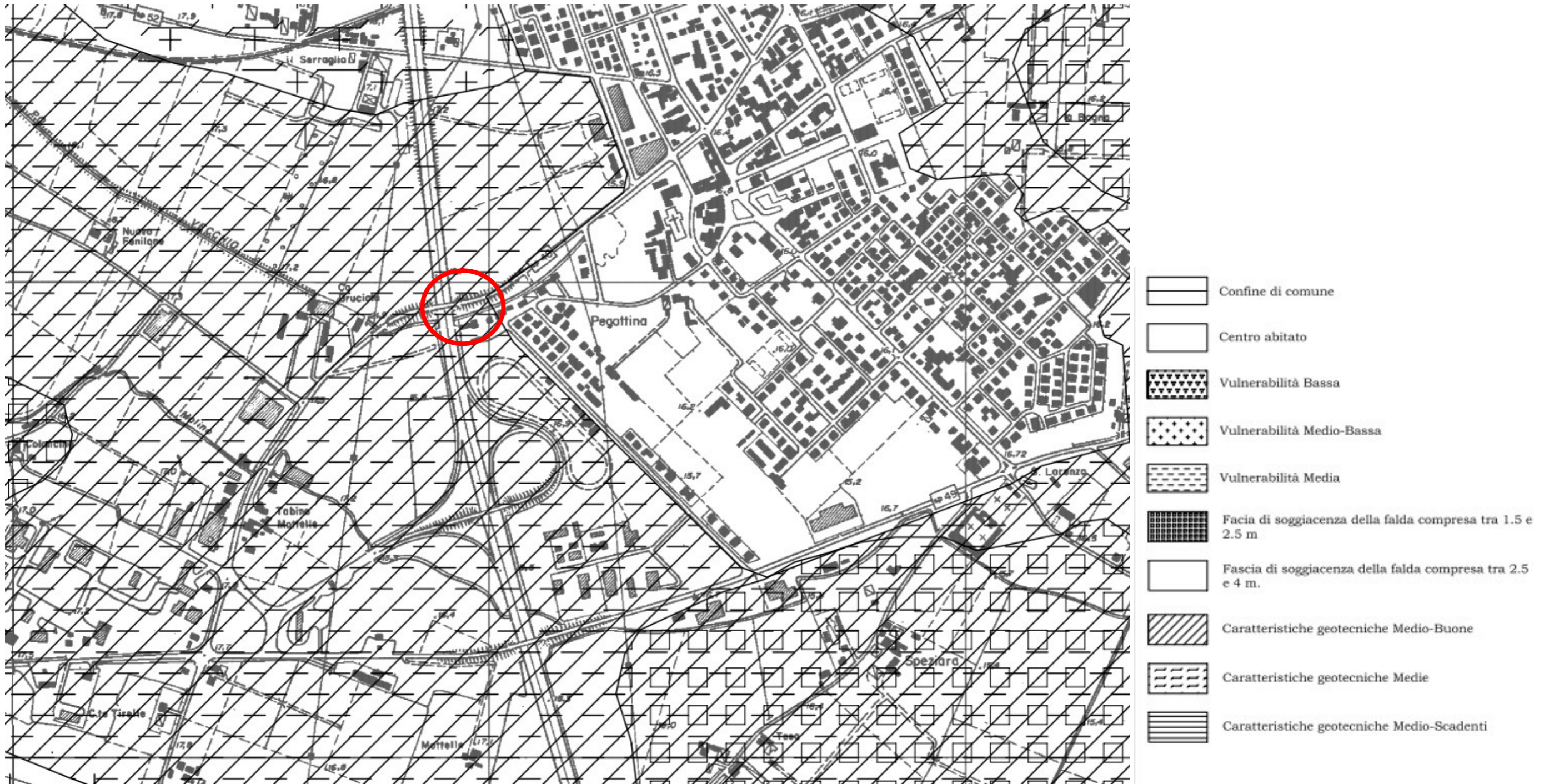


- **n° 6 giorni complessivi** con chiusura diurna (dalle ore 8 alle ore 20) di una corsia su una carreggiata (marcia o sorpasso)
per lavorazioni varie da effettuarsi dall'interno della sede autostradale

N.B. LA CHIUSURA NOTTURNA DI ENTRAMBE LE CARREGGIAE E' INTESA DALLE 22.00 DI SERA ALLE 6.00 DELLA MATTINA SUCCESSIVA.

In alto, il programma temporale dell'intervento sul sovrappasso n. 118, rapportato agli interventi sui sovrappassi n. 115 e n. 116. Qui sopra, le interferenze con il traffico autostradale.

TAVOLA 18 - Programmazione delle interferenze



Scala: il reticolo ha lato = 1 km

TAVOLA 19 – Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio rosso) rispetto a stralcio tavola 7B "Carta di Sintesi" del P.G.T. del comune di Pegognaga



TAVOLA 20 - Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio rosso) rispetto alle aree le mappe di pericolosità e di rischio del Piano Alluvioni del Bacino del Po (consultabili sul Geoportale della Regione Lombardia)



TAVOLA 21 – Localizzazione del sovrappasso n. 118 (cerchio rosso) rispetto alle aree protette (EUAP) – Geoportale Nazionale