

**Lista di controllo per la valutazione preliminare**

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

Progetto di ***refacimento del sovrappasso autostradale  
nel comune di Carpi (MO) n° 134 "Via Zappiano"***  
***(pr. km 300+916)*** 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° 134 "Via Zappiano" (pr. km 300+916)

## 2. Tipologia progettuale

Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera	Denominazione della tipologia progettuale
<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° 134 "Via Zappiano" (pr. km 300+916) presente lungo il tracciato dell'autostrada del Brennero A22, in comune di Carpi, provincia di Modena.

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<sup>a</sup> categoria.

Per la localizzazione del sovrappasso n. 134 vedasi la seguente tavola contenuta nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 1 - Inquadramento geografico sovrappasso n. 134 su ortofoto

## 4. Localizzazione del progetto

Il sovrappasso oggetto del progetto di rifacimento è ubicato lungo il tracciato dell'autostrada A22, in contesto agricolo periurbano.

### INQUADRAMENTO TERRITORIALE E USO DEL SUOLO

Il sovrappasso n° 134 "Via Zappiano" (pr. km 300+916) si trova nel territorio comunale di Carpi (MO), e si colloca a circa 300 m a Sud della zona industriale del comune di Carpi. Le coordinate geografiche del sovrappasso sono 44°46'34.59"N 10°50'47.72"E.

Per l'inquadramento territoriale del sovrappasso n. 134 si vedano le seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 2 - Localizzazione sovrappasso n. 134 su carta tecnica
- TAVOLA 3 - Sovrappasso n. 134 su ortofoto
- TAVOLA 4 - Veduta del sovrappasso n.134
- TAVOLA 5 - Stralcio Tav. 14.4.3. di progetto del sovrappasso n. 134
- TAVOLA 6 - Veduta del sovrappasso n.134 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 rifacimento del sovrappasso n. 134, secondo il **Piano Territoriale Paesaggistico Regionale P.T.P.R.**, non va ad interessare aree o elementi del territorio sottoposti a vincolo paesaggistico. Il sovrappasso risulta limitrofo ad un' "Area di concentrazione di materiali archeologici" (Art. 21 b2). A 300 m a Sud è presente una "Zona di tutela di elementi della centuriazione" (Art. 21 d). A 2 km a Nord del sovrappasso è presente un'altra "Area di concentrazione di materiali archeologici" (Art. 21 b2) e 4 km a Nord Ovest è presente la "Zona di tutela dei caratteri ambientali" (art.17) del Cavo Tresinaro. A circa 2,5 km a Nord Est è presente il l'insediamento storico (Art. 22) di Carpi.

Il **P.T.C.P.** vigente della provincia di Modena indica che nelle vicinanze del sovrappasso sono presenti due "alberi monumentali" e un bene culturale "monumentale", l'ex Casino dei Pio di Savoia, a circa 370 m. A circa 850 m in direzione Ovest è presente il Cavo Tresinaro, riconosciuto dal PTCP come "corridoio secondario" a cui viene attribuita una "Zona di tutela ordinaria" (Art. 9, comma 2, lettera b). Il sovrappasso ricade all'interno di una "Zona di tutela degli elementi della centuriazione" (Art. 41B, comma 2, lettera a del PTCP - Art. NTA 69.07 del PRG) e all'interno di un'area definita tra i "Principali ambiti di paesaggio" (Art. 34). Sempre il PTCP riporta che il sovrappasso si trova nelle vicinanze di tracciati identificati come "Viabilità storica" (Art. 44A del PTCP - Art. NTA 69.10 del PRG) e di "Elementi della centuriazione" (Art. 41B, comma 2, lettera b del PTCP - Art. NTA 69.07 del PRG): l'allineamento costituito dallo Stradello Fortunata e dallo Stradello Frignani, che corre in direzione Ovest-Est, circa 350 m a Sud del sovrappasso, e Viale dell'Industria, che corre in direzione Nord-Sud circa 600 m a Est del sovrappasso. Nelle vicinanze del sovrappasso è presente un ponticello (quello con cui via Zappiano attraversa il canale che scorre verso la zona industriale a nord), che è indicato come "Struttura di interesse storico testimoniale" (Art. 44 D). Infine, anche il PTCP indica la presenza delle "Aree di concentrazione di materiali archeologici" (Art. 41A, comma 2, lettera b2).

Il **P.R.G.** vigente di Carpi segnala il sovrappasso e la strada passante su di esso come "Pista ciclabile esistente" o "itinerario ciclo-pedonale di fruizione in ambito urbano ed extraurbano". L'area del sovrappasso è caratterizzata, nella fascia ad Est, da una "Zona agricola periurbana". A Sud della stessa è indicato un "Comparto di trasformazione" con zone di "Verde pubblico in progetto" (Art. NTA 74.09), mentre a Nord sono indicati "Edifici residenziali con giardino fuori dal territorio urbano" (Art. NTA 46bis01). Nella fascia ad Ovest del sovrappasso il PRG indica una "Zona agricola storico-paesaggistica" (Art. NTA 67).

Il sovrappasso risulta all'interno dell'unità di paesaggio di rango comunale "Unità delle aree di centuriazione".

Per le valenze ambientali dell'area nell'intorno del sovrappasso n. 134 si vedano le seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 8 – Localizzazione del sovrappasso n. 134 rispetto ai vincoli paesaggistici
- TAVOLA 9 - Localizzazione del sovrappasso n. 134 rispetto alle criticità e alle risorse ambientali e territoriali (stralcio CARTA A del PTCP vigente 2009)
- TAVOLA 10 - Localizzazione del sovrappasso n. 134 rispetto alle indicazioni paesaggistiche e storico-culturali (stralcio TAV. 1\_1\_01 del PTCP vigente 2009)
- TAVOLA 11 - Localizzazione del sovrappasso n. 134 rispetto al PRG di Carpi
- TAVOLA 12 - Localizzazione del sovrappasso n. 134 rispetto alla tavola PG3 "unità di paesaggio di rango comunale" del P.R.G di Carpi
- TAVOLA 13 - Localizzazione del sovrappasso n. 134 rispetto alla tavola PG4 "proposte per il sistema ambientale" del P.R.G. di Carpi

## RETE NATURA 2000

Il sovrappasso n. 134 dista 6,7 km dal Sito Natura 2000 ZPS IT4040017 "Valle delle Bruciate e Tresinaro" in direzione Nord, 7,1 km dal sito ZPS IT4030019 "Cassa di espansione del Tresinaro" in direzione Nord Ovest e 6,5 km dal sito ZPS IT4040015 "Valle di Gruppo" in direzione Nord Est. A circa 9 km in direzione Sud Ovest è presente l'area di riequilibrio ecologico "Oasi di Budrio".

La posizione del sovrappasso n. 134 in relazione ai siti della Rete Natura 2000 è illustrata nella seguente tavola contenuta nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 14 - Localizzazione del sovrappasso n. 134 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 Carpi<sup>1</sup>, l'intervento non è soggetto alle disposizioni di cui al Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105 relativo al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze e/o preparati pericolosi.

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

Il sovrappasso attuale è del tipo a 3 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 tre pilastri, uno per trave.

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

- TAVOLA 15 – Tipologia delle strutture esistenti del sovrappasso n. 134

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, provocano 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. 134 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 e alle esigenze derivanti dalla presenza di un itinerario ciclo-pedonale. 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.

In corrispondenza dei bordi laterali del sovrappasso è prevista l'installazione di una barriera integrata sicurezza-antirumore di classe H3 costituita da pannelli di protezione in polimetilmetacrilato (PMMA).

Opere minori: In corrispondenza della rampa ovest, sul lato sud, è previsto di realizzare una gabbionata di altezza massima 2,00 m e lunghezza circa 15 m al piede del nuovo rilevato, in modo da limitarne l'ingombro preservando così un'area destinata alla realizzazione di una vasca di laminazione. I gabbioni saranno del tipo prefinito in rete metallica con riempimento in pietrame. Per mantenere inalterato il tracciato della strada comunale presente sempre alla base della rampa ovest, ma sul fronte opposto, occorrerà realizzare una terra rinforzata, di lunghezza pari a circa 90 m e altezza variabile da un minimo di 2,40 m ad un massimo di 4,20 m. Il paramento frontale dell'opera presenterà un'inclinazione di 70° rispetto all'orizzontale. A est, invece, andando ad interrompere con la struttura della nuova spalla il passaggio attualmente presente tra la spalla e la pila esistenti, si rende necessario realizzare una nuova strada a est del fosso interpodereale esistente per consentire l'accesso al mappale 17 situato a sud del sovrappasso. Un altro intervento necessario sarà lo spostamento, per un tratto di circa 150 m per la rampa est e di circa 50 m per la rampa ovest, dei fossi di guardia che si sviluppano lungo il lato nord delle due rampe e che saranno riposizionati al piede dei nuovi rilevati stradali.

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 0,75+6,00+0,75 m mentre quella di progetto è di 1,60+6,60+3,40 m, compresi dunque un marciapiede e una pista ciclopedonale (attualmente non presente).

<sup>1</sup> <https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/aria-rumore-elettrosmog/temi/stabilimenti-a-rischio-di-incidente-rilevante/per-approfondire/catasto-rii>

Le spalle saranno costituite da setti in cemento armato e saranno conformate secondo sagomature curve. Le fondazioni delle spalle del nuovo sovrappasso saranno realizzate su pali trivellati di profondità di 47 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.

La sovrapposizione ante e post operam è illustrata nelle seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 16 – Tipologia nuovo sovrappasso n. 134 – prospetto e sezioni
- TAVOLA 17 - Planimetria di raffronto fra stato attuale e stato di progetto del sovrappasso n. 134

#### PROGRAMMA DEI LAVORI E TEMPI DI ESECUZIONE

Per la realizzazione dei lavori in progetto si prevede un totale di n. 357 giorni naturali e consecutivi, decorrenti dalla data di inizio 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. 134 (km 300+916) si sovrapporrà con quella prevista per il sovrappasso n. 129 (km 294+070), localizzato ad una distanza di circa 7 km verso Nord, e con quella del sovrappasso n. 138 (km 304+460), localizzato ad una distanza di circa 3,5 km verso Sud. Le attività di rifacimento previsti per altri sovrappassi in comune di Carpi di cui pure è previsto il rifacimento nei prossimi anni (il n. 128 di Via Valli, al km 292+032 e il n. 130 di Budrione, al km 296+655) si svolgeranno secondo tempistiche diverse e non sovrapposte con quelle del sovrappasso n. 134. Durante i lavori sul sovrappasso n. 134 resteranno fruibili anche i sovrappassi n. 133 di Via Nuova Ponente e n. 136 (S.P. 468R per Correggio), localizzati rispettivamente a 1,2 km verso nord e a 1,3 km verso sud, per i quali non sono previsti interventi nei prossimi anni. Pertanto, durante i lavori sul n. 134 sarà sempre possibile fruire di percorsi alternativi nelle immediate vicinanze.

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 18 – Cronoprogramma delle lavorazioni per il rifacimento del sovrappasso n. 134
- TAVOLA 19 - Indicazioni per la gestione 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 agricolo.

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. 14.4.3 di progetto del sovrappasso n. 134

#### MODALITA' REALIZZATIVE E 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 2000 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 ARPAE 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), nonostante non siano state evidenziate criticità sul territorio in esame, 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**, compresa l'esecuzione di un'indagine preventiva costituita da due trincee lunghe 20 m ciascuna, secondo modalità preventivamente approvate dalla competente Soprintendenza. Le indagini archeologiche hanno dato esito negativo (totale assenza di tracce antropiche). In base ai risultati delle indagini, l'archeologo ritiene che il rischio archeologico sia medio in corrispondenza degli scavi previsti in progetto per l'esecuzione delle spalle e **basso** per tutte le altre aree interessate dagli scavi di progetto. Il rischio è nullo in corrispondenza del l'ingombro delle trincee eseguite, dove è stata direttamente verificata l'assenza di depositi di interesse archeologico. Durante l'esecuzione dei lavori sulle aree a rischio archeologico medio, verranno adottate le cautele necessarie (assistenza di operatori archeologi) al fine di assicurare una corretta gestione di beni archeologici eventualmente presenti. Nel caso in cui durante la Conferenza dei Servizi la Soprintendenza, nonostante il rischio basso o nullo, richieda di estendere tali cautele anche alle altre aree, il proponente, in fase esecutiva, provvederà in conformità alle valutazioni dell'autorità.

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 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 e per le opere minori, 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"> <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 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 Emilia-Romagna.</i></p> <p><i>Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) d'intesa con la Regione Emilia-Romagna.</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"/> Autorizzazione sismica ai sensi degli articoli 17 e 18 della L. 64 del 2 febbraio 1974, successivamente recepiti dagli articoli 93 e 94 del D.P.R. 380 del 6 giugno 2001 ed dall'art. 12 della L.R. 19 del 2008 dell'Emilia-Romagna <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>Struttura Tecnica per la Sismica dell'Unione Terre d'Argine</i></p> <p><i>Ingegnere collaudatore e Comune di Carpi</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 - 14
- TAVOLA 20 - Localizzazione del sovrappasso n. 134 rispetto alla cartografia geologica della Regione Emilia-Romagna
- TAVOLA 21 - Localizzazione del sovrappasso n. 134 rispetto alle mappe di pericolosità e rischio del Piano di Gestione del rischio di alluvioni 2019
- TAVOLA 22 – Localizzazione del sovrappasso n. 134 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 né zone umide di importanza internazionale (RAMSAR <sup>4</sup> ), né zone riparie di fiumi o foci.
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 <sup>5</sup> .
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il sovrappasso n. 134 dista 6,7 km dal Sito Natura 2000 ZPS IT4040017 "Valle delle Bruciate e Tresinaro" in direzione Nord, 7,1 km dal sito ZPS IT4030019 "Cassa di espansione del Tresinaro" in direzione Nord Ovest e 6,5 km dal sito ZPS IT4040015 "Valle di Gruppo" in direzione Nord Est.</p> <p>Gli Habitat della Rete Natura 2000 più vicini al sovrappasso risultano essere a circa 7 km di distanza verso Nord.<sup>6</sup></p> <p>Nel raggio di 15 km è presente la Riserva naturale orientata Cassa di espansione del Fiume Secchia, codice EUAP0975 (EUAP L. 394/1991).</p>

<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 sul Geoportale Regionale

<sup>6</sup> Verificato su Geoportale Nazionale

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. 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>7</sup> :			Si evidenziano nel seguito i dati definiti al punto 4.3.6 delle "Linee Guida" <sup>8</sup> del Ministero:
5.1 Qualità dell'aria ambiente	■	□	Nel raggio di 15 km sono stati accertati alcuni superamenti dei livelli di qualità dell'aria <sup>9</sup>
5.2 Qualità delle acque dolci	□	■	Nel raggio di 15 km lo stato ecologico delle acque superficiali risulta mediamente BUONO <sup>10</sup> . La qualità chimica del corpo idrico sotterraneo è mediamente BUONO con concentrazioni di inquinanti che non presentano effetti di intrusione salina, non superano gli standard di qualità ambientale e i valori soglia stabiliti e infine, non sono tali da impedire il conseguimento degli obiettivi ambientali stabiliti per le acque superficiali connesse, né da comportare un deterioramento significativo della qualità ecologica o chimica di tali corpi, né da recare danni significativi agli ecosistemi terrestri direttamente dipendenti dal corpo idrico sotterraneo. <sup>11</sup>
6. Zone a forte densità demografica	□	■	Nel raggio di 15 km non è presente nessun comune con una popolazione superiore a 50.000 ab/km <sup>2</sup> . Il comune di Carpi ha una densità demografica pari a circa 552 ab/km <sup>2</sup> .

<sup>7</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>8</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. 128 (GU Serie Generale n.84 del 11.4.2015) - Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

<sup>9</sup> Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria della Provincia di Modena 2007 in vigore

<sup>10</sup>

[https://www.arpae.it/cms3/documenti/\\_cerca\\_doc/acqua/acqua\\_mo/dati\\_acque\\_superfic\\_sotterranee/sup\\_2016/Report\\_acque\\_superficiali\\_2016.pdf](https://www.arpae.it/cms3/documenti/_cerca_doc/acqua/acqua_mo/dati_acque_superfic_sotterranee/sup_2016/Report_acque_superficiali_2016.pdf)

<sup>11</sup>

[https://www.arpae.it/cms3/documenti/\\_cerca\\_doc/acqua/acqua\\_mo/dati\\_acque\\_superfic\\_sotterranee/acque\\_sotterranee\\_2013-2014-2015/report\\_acque\\_sotterranee\\_2013\\_2015.pdf](https://www.arpae.it/cms3/documenti/_cerca_doc/acqua/acqua_mo/dati_acque_superfic_sotterranee/acque_sotterranee_2013-2014-2015/report_acque_sotterranee_2013_2015.pdf)

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>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica <sup>12</sup>	■	□	<p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni beni culturali architettonici o paesaggistici tutelati a <u>livello nazionale</u> (D.Lgs. 42/2004).</p> <p>Fra i primi , il più vicino al luogo dei lavori è l'ex Casino dei Pio di Savoia, lungo viale della Meccanica, a ca. 370 m di distanza verso Est</p> <p>Relativamente alle "zone di particolare interesse paesaggistico o ambientale soggette a decreto di tutela", l'area più vicina in provincia di MO è quella di "Villa e parco Giovanardi" a Casinalbo, circa a 20 km verso Sud. La più vicina area soggetta a tale vincolo statale nella confinante provincia di RE è quella delle "Valli di Novellara" a 11,5 km verso Nord-Ovest.</p> <p>Gli elementi di valore paesaggistico di <u>livello locale (PTPR)</u> più vicini al sovrappasso n. 134 risultano essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un'"Area di concentrazione di materiali archeologici" (Art. 21 b2) prossima al sovrappasso</li> <li>• una "Zona di tutela di elementi della centuriazione" (Art. 21 d) a 300 m a Sud</li> <li>• un'"Area di concentrazione di materiali archeologici" (Art. 21 b2) a 2 km a Nord</li> <li>• la "Zona di tutela dei caratteri ambientali" (art.17) del Cavo Tresinaro a 4 km a Nord Ovest</li> <li>• L'insediamento storico (Art. 22) di Carpi a circa 2,5 km a Nord Est</li> </ul> <p>Il <u>P.T.C.P.</u> vigente della provincia di Modena indica anch'esso la presenza del bene culturale "monumentale" già citato in precedenza, a livello statale, come bene "architettonico". Inoltre, esso segnala nelle vicinanze la presenza di due "alberi monumentali". A circa 850 m in direzione Ovest è presente il Cavo Tresinaro riconosciuto come "corridoio secondario" a cui viene attribuita una "Zona di tutela ordinaria" (Art. 9, c. 2, lett. b). Il sovrappasso ricade all'interno di una "Zona di tutela degli elementi della centuriazione" (Art. 41B, c. 2, lett. a del PTCP - Art. NTA 69.07 del PRG) e all'interno di un'area definita tra i "Principali ambiti di paesaggio" (Art. 34). Sempre il PTCP riporta che il sovrappasso si trova nelle vicinanze di tracciati identificati come "Viabilità storica" (Art. 44A del PTCP - Art. NTA 69.10 del PRG) ed "Elementi della centuriazione" (Art. 41B, c. 2, lett. b del PTCP - Art. NTA 69.07 del PRG). Sono infine presenti un ponticello indicato come "Struttura di interesse storico testimoniale" (Art. 44 D) e alcune "Aree di concentrazione di materiali archeologici" (Art. 41A, c. 2, lett. b2).</p>

<sup>12</sup> Verificato su Geoportale Regionale

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>Nella fascia ad Ovest del sovrappasso il <u>PRG</u> indica una "Zona agricola storico-paesaggistica" (Art. NTA 67).</p> <p>Il sovrappasso risulta all'interno dell'unità di paesaggio di rango comunale "Unità delle aree di centuriazione".</p> <p>In base alla <u>verifica archeologica preliminare</u> eseguita, il rischio archeologico residuo relativa al sito in esame risulta medio solo per gli scavi previsti in progetto per le fondazioni delle spalle del nuovo sovrappasso (un'area molto limitata), mentre è basso per tutte le altre aree interessate dagli scavi di progetto.</p>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	■	□	<p>Nel raggio di 15 km sono presenti territori con colture specializzate con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità.<sup>13</sup></p> <p>Il sovrappasso n. 134 si inserisce in un contesto agricolo a seminativo semplice, prati e frutteti<sup>14</sup>.</p>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	□	■	<p>L'area di intervento non ricade all'interno di siti contaminati<sup>15</sup>.</p> <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni siti contaminati che hanno reso necessario operazioni di contenimento per evitare la contaminazione della falda (soprattutto per rimozione di cisterne).</p> <p>Il rifacimento del sovrappasso n. 134 non va ad interessare alcuna di queste aree.</p>
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	□	■	<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	□	■	<p>Il sovrappasso n. 134 non ricade in aree con pericolosità idraulica individuate dal "Piano di Gestione del rischio di alluvioni Secondo ciclo – dicembre 2019".</p>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)	■	□	<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 0,15<sup>16</sup>.</p>

<sup>13</sup> <https://agricoltura.regione.emilia-romagna.it/dop-igp/temi/vini-dop-e-igp-delle-emilia-romagna/elenco-vini-doc-docg-igt>

<sup>14</sup> Verificato su Geoportale Regionale DUSAF5

<sup>15</sup> [https://www.arpae.it/cms3/documenti/\\_cerca\\_doc/siti\\_contaminati/siticontaminati2015.pdf](https://www.arpae.it/cms3/documenti/_cerca_doc/siti_contaminati/siticontaminati2015.pdf)

<sup>16</sup> <https://www.tuttitalia.it/emilia-romagna/67-carpi/rischio-sismico/>

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>2</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>3</sup></i>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il PRG non indica alcuna fascia di rispetto stradale.

## 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 con un parziale spostamento del fosso di guardia e la creazione di una nuova strada di collegamento alla base della rampa ovest per garantire l'accesso alla proprietà situata a nord del 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 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 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><u>In fase di cantiere</u> 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.</p> <p><u>Ad opera realizzata</u>, il progetto comporterà un leggero allargamento dell'ingombro delle attuali rampe di accesso al sovrappasso, con limitato consumo di suolo.</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>. 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.</p> <p><u>Ad opera realizzata</u>, 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.</p> <p><u>Dismissione/Sostituzione</u>. 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.</p>	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<p><input type="checkbox"/> Sì</p>		<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>		<p>/</p>	



Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> 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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> 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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> 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 in fase di cantiere 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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> 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	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<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><u><i>Fase di cantiere e di dismissione/sostituzione</i></u></p> <p><i>La corretta impostazione e gestione delle operazioni di cantiere e delle diverse fasi di lavorazione, compresa la riduzione al minimo delle deviazioni provvisorie e l'adozione di misure prudenziali per le stesse (l'uso di segnali di preavviso molto evidenti e percepibili e il posizionamento degli stessi con ampio anticipo, come è previsto) possono evitare in maniera significativa il rischio di incidenti.</i></p> <p><u><i>Fase di esercizio dell'opera</i></u></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 ossia è quello di una <b>riduzione del rischio</b>.</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
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 a livello nazionale.</i></p> <p><i>Il sovrappasso n. 134 risulta limitrofo ad aree di concentrazione di materiali archeologici e si inserisce in un territorio con tracce di centuriazione.</i></p> <p><i>Secondo la verifica preliminare eseguita, la potenzialità archeologica relativa al sito in esame risulta bassa.</i></p> <p><i>Il P.T.C.P. vigente della provincia di Modena indica che nelle vicinanze del sovrappasso sono presenti due "alberi monumentali", un edificio indicato come "monumentale" (l'ex Casino dei Pio di Savoia) e un ponticello indicato come "Struttura di interesse storico testimoniale".</i></p> <p><i>Il P.R.G. vigente di Carpi segnala il sovrappasso e la strada passante come "Pista ciclabile esistente". Nella fascia ad Ovest del sovrappasso il PRG indica una "Zona agricola storico-paesaggistica" (Art. NTA 67).</i></p> <p><u>Rischio archeologico</u> <i>Il base alla verifica preliminare eseguita il rischio residuo risulta medio solo per gli scavi previsti in progetto per le fondazioni delle spalle (un'area molto limitata) mentre è basso per tutte le altre aree interessate dal progetto.</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, idrologica e storica.</i></p> <p><i>Non sono previste interferenze con elementi di pregio quali i manufatti, i filari o le strade riconducibili alla centuriazione né in particolare con gli alberi monumentali, il ponticello o l'edificio monumentale.</i></p> <p><u>Rischio archeologico</u> <i>Per le aree a rischio archeologico medio 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.</i></p> <p><i>Nel caso in cui, durante la conferenza dei servizi, la competente Soprintendenza, nonostante il rischio basso, richieda di estendere tali cautele anche alle altre aree, il proponente provvederà in conformità alle valutazioni dell'autorità.</i></p> <p><i>Il rischio di una gestione impropria di eventuali beni archeologici è pertanto nullo.</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
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>Le aree interessate dal progetto distano 6,7 km a Nord dal Sito Natura 2000 ZPS IT4040017 "Valle delle Bruciate e Tresinaro", 7,1 km a Nord Ovest dal sito ZPS IT4030019 "Casa di espansione del Tresinaro" e 6,5 km a Nord Est dal sito ZPS IT4040015 "Valle di Gruppo".</i></p> <p><i>A circa 9 km in direzione Sud Ovest è presente l'area di riequilibrio ecologico "Oasi di Budrio".</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><i>In fase di esercizio non vi saranno variazioni significative rispetto alla situazione attuale.</i></p>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>L'area è caratterizzata da assenza di acquiferi significativi<sup>17</sup> e non presenta alcun particolare rischio di inquinamento delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano.</i></p> <p><i>A circa 850 m in direzione Ovest è presente il Cavo Tresinaro riconosciuto dal PTCP come "corridoio secondario" a cui viene attribuita una "Zona di tutela ordinaria" (Art. 9, comma 2, lettera b).</i></p>		<p><i>Il progetto di rifacimento del sovrappasso non determina alcuna variazione dello stato qualitativo e quantitativo e del sistema idraulico 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.</i></p> <p><i>In fase di esercizio non vi sono modifiche significative rispetto allo stato attuale.</i></p>	

<sup>17</sup> Carta 3.1.1 PTCP - Rischio inquinamento acque: vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale (<http://www.territorio.provincia.modena.it/page.asp?IDCategoria=121&IDSezione=3930&ID=73873>)

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.</i></p> <p><i>L'intervento riguarda un sovrappasso autostradale.</i></p>		<p><i><u>In fase di cantiere</u> sono previste limitate e temporanee interruzioni o deviazioni del traffico autostradale.</i></p> <p><i>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, risultando fruibili itinerari alternativi nelle vicinanze (a Nord quello di via Nuova Ponente sul sovrappasso n. 133, a Sud quello della S.P. 468R sul n. 136) per l'intera durata dei lavori.</i></p>	

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
		<p><u>Ad opera realizzata</u></p> <p><i>l'intervento in progetto non determina modifiche né al traffico locale né a quello autostradale.</i></p> <p><i>La prevista realizzazione di una pista ciclopedonale in sede propria sul sovrappasso contribuirà al miglioramento della fruizione da parte dell'utenza che utilizza la bicicletta per la mobilità locale. Inoltre, essa renderà possibile il transito anche mediante monopattino, che attualmente, trattandosi di un tratto stradale extraurbano, non è consentito – ed evidentemente rischioso specie dopo il tramonto data l'assenza di illuminazione– mancando una sede propria.</i></p> <p><i>Tramite la realizzazione dell'intervento è pertanto lecito attendersi uno <b>spostamento di porzioni dei flussi</b> da modalità motorizzate tradizionali (autoveicoli, motoveicoli) <b>verso modalità non motorizzata (bici) e/o sistemi non tradizionali</b> (bici a pedalata assistita e monopattini) con un effetto positivo sul traffico e una possibile <b>parziale riduzione dei problemi ambientali connessi</b> (minore uso dell'auto per gli spostamenti locali).</i></p>

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Il sovrappasso è visibile dall'autostrada A22 e dalla viabilità secondaria circostante. Nel suo intorno sono presenti alcuni elementi storico-paesaggistici di interesse.</i>		<i>Il sovrappasso interessato dai lavori è esistente e il suo rifacimento non crea modifiche percettive rispetto al contesto paesaggistico attuale.</i>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>In fase di cantiere è previsto l'utilizzo temporaneo di limitate superfici agricole per l'allestimento del cantiere. Il progetto comporterà un leggero allargamento dell'ingombro delle attuali rampe di accesso al sovrappasso con un limitatissimo consumo di area agricola. L'area agricola si considera area antropizzata. 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>		<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. 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>	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<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>		/	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>L'area di intervento si trova a Nord Ovest del centro abitato di Carpi che ha una densità demografica pari a circa 552 ab/km<sup>2</sup>.</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>		/	

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>Il territorio in cui ricade l'intervento è caratterizzato da alcune colture specializzate con produzioni agricole di pregio.</i></p> <p><i>In fase di cantiere, per un periodo di tempo limitato, verranno utilizzate alcune aree a seminativo per la creazione del cantiere temporaneo.</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 assicura il mantenimento dell'accessibilità alle aree agricole attuali, migliorando la garanzia di fruibilità di tali collegamenti anche dopo eventuali eventi sismici importanti.</i></p>	



Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge <sup>18</sup> sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><b>ARIA</b> Nel raggio di 15 km sono stati accertati alcuni superamenti dei livelli di qualità dell'aria</p>		<p><b>ARIA</b> Il progetto di rifacimento del sovrappasso non determina alcuna variazione significativa dello stato della qualità dell'aria attuali. Le emissioni in atmosfera in <u>fase di cantiere</u> 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 di traffico.</p>	
	<p><b>ACQUE</b> Nel territorio in esame non sono state evidenziate particolari criticità per la qualità delle acque.</p>		<p><b>ACQUE</b> Il progetto di rifacimento del sovrappasso non determina alcuna variazione dello stato della qualità e quantità delle acque, sia superficiali che sotterranee. <u>In fase di cantiere</u> interferenze significative con il sistema delle acque superficiali e sotterranee possono essere escluse grazie all'adozione di misure preventive e di gestione di eventuali sversamenti incidentali. <u>In fase di esercizio</u> non sono previste modifiche significative rispetto allo stato attuale.</p>	

<sup>18</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.

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<p><b>RUMORE</b></p> <p>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.</p> <p>Nel caso dell'autostrada A22 per tale piano è stata rilasciata l'intesa dalla conferenza Stato-Regioni in data 27 luglio 2020.</p> <p>In base al Piano di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del D.M. 29/11/2000 nella zona limitrofa l'intervento sul sovrappasso n. 134, entro 250 m, non vi sono recettori presso i quali si hanno superamenti dei valori limite.</p>		<p><b>RUMORE</b></p> <p>Le emissioni acustiche in <u>fase di cantiere</u> saranno limitate alla fascia diurna (ad es. per l'esecuzione dei pali di fondazione) e avranno un carattere temporaneo e reversibile. Le emissioni acustiche in fase di cantiere non determineranno pertanto effetti ambientali significativi.</p> <p>In <u>fase di esercizio</u> si prevede un miglioramento dal punto di vista del contenimento del rumore proveniente dai mezzi in transito sul sovrappasso. Infatti, se da un lato il rifacimento del sovrappasso non determina un aumento di traffico di attraversamento dello stesso, d'altro lato la prevista installazione delle barriere integrate aventi anche funzione antirumore, su ambo i lati del sovrappasso, <b>consentirà di ridurre la diffusione del rumore dovuto al traffico sul sovrappasso</b>, verso i recettori nelle vicinanze.</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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>L'intervento non ricade in zone a rischio frane o altri fenomeni estremi.</p> <p>La zona è in classe sismica 3.</p>		<p>La nuova opera sarà progettata tenendo conto delle più recenti normative in materia sismica e delle specifiche criticità idrauliche dell'area.</p> <p>L'effetto dell'intervento può dunque essere considerato positivo.</p>	

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>L'intervento 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>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.</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, ubicati a notevole distanza l'uno dall'altro; per tale motivo gli effetti dei singoli interventi non si sovrapporranno.</i></p> <p><i>I sovrappassi più vicini che saranno oggetto di intervento contemporaneamente con quello oggetto del presente studio, sono il n. 129 e il n. 138 che distano rispettivamente 7 km verso Nord e 3,5 km verso Sud.</i></p> <p><i>Nell'area a Sud della rampa Ovest è prevista la realizzazione di una vasca di laminazione.</i></p>		<p><u><i>Interventi su altri sovrappassi</i></u></p> <p><i>Dati l'estensione sostanzialmente puntuale degli interventi (alla scala di riferimento), il tipo di lavorazioni, la natura temporanea e limitata nello spazio dei conseguenti effetti, nonché la distanza dei sovrappassi citati fra di loro, è possibile escludere effetti ambientali cumulativi.</i></p> <p><u><i>Realizzazione della vasca di laminazione</i></u></p> <p><i>La realizzazione della vasca di laminazione avverrà in un periodo temporalmente disgiunto da quello di rifacimento del sovrappasso. Dato 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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<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	<b>Elaborati grafici</b>	varie	SVP 134_ALL1_Elaborati grafici.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)

Marzo 2021