



**Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona Nord (Km 223) e l'intersezione con l'Autostrada A1 (Km 314)**  
**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Aggiornamento 2020**



<b>ALL04</b>	<b>Allegato 4 – Quadro pianificatorio e relazioni con il progetto</b>
--------------	---

Data	Revisione	Redazione	Verifica	Approvazione
Marzo 2021	00	S. Magaudo	G. Bilanzone	M. Tamanini

Progettista e responsabile SIA

ORDINE DEGLI INGEGNERI  
DELLA PROV. DI BOLZANO  
Dott. Ing. CARLO COSTA  
Nr. 891  
INGENIEURKAMMER  
DER PROVINZ BOZEN



## INDICE

<b>1. INTRODUZIONE</b> .....	<b>4</b>	3.4.2.1. Contenuti generali.....	20
<b>2. INQUADRAMENTO ED ARTICOLAZIONE TERRITORIALE ED AMMINISTRATIVA</b> .....	<b>6</b>	3.4.2.2. Relazioni con il Progetto.....	20
<b>3. QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA DI AREA VASTA</b> .....	<b>8</b>	3.4.3. Provincia di Mantova: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....	22
3.1. INTRODUZIONE.....	8	3.4.3.1. Premessa.....	22
3.2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO.....	8	3.4.3.2. PTCP vigente: contenuti generali.....	22
3.3. PIANIFICAZIONE D'AREA VASTA IN EMILIA ROMAGNA.....	10	3.4.3.3. PTCP vigente: relazioni con il Progetto.....	22
3.3.1. Piano Territoriale Regionale.....	10	3.4.3.4. Adeguamento PTCP vigente al PTR: relazioni con il Progetto.....	23
3.3.1.1. Premessa.....	10	<b>3.5. PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA IN VENETO</b> .....	<b>24</b>
3.3.1.2. Contenuti generali.....	10	3.5.1. Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.....	24
3.3.1.3. Relazioni con il Progetto.....	11	3.5.1.1. Premessa.....	24
3.3.2. Piano Territoriale Paesaggistico Regionale.....	11	3.5.1.2. PTRC vigente: contenuti generali.....	24
3.3.2.1. Premessa.....	11	3.5.1.3. PTRC vigente: relazioni con il Progetto.....	24
3.3.2.2. Contenuti generali.....	11	3.5.1.4. Nuovo PTRC adottato: contenuti generali.....	25
3.3.2.3. Relazioni con il progetto.....	12	3.5.1.5. Nuovo PTRC adottato: relazioni con il Progetto.....	26
3.3.3. Provincia di Modena: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....	13	3.5.1.6. Variante al nuovo PTRC adottato: contenuti generali.....	27
3.3.3.1. Premessa.....	13	3.5.1.7. Variante al nuovo PTRC adottato: relazioni con il Progetto.....	27
3.3.3.2. PTCP vigente: contenuti generali.....	13	3.5.2. Piano d'Area "Quadrante Europa".....	27
3.3.3.3. PTCP vigente: relazioni con il Progetto.....	14	3.5.2.1. Contenuti generali.....	27
3.3.4. Provincia di Reggio Emilia: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vigente (PTPC 2010).....	15	3.5.2.2. Relazioni con il Progetto.....	28
3.3.4.1. Premessa.....	15	3.5.2.3. Variante n°5 del Piano d'Area "Quadrante Europa".....	29
3.3.4.2. PTCP vigente: contenuti generali.....	15	3.5.2.4. Variante n°5: Contenuti Generali.....	30
3.3.4.3. PTCP vigente: relazioni con il Progetto.....	16	3.5.2.5. Variante n°5: Relazioni con il progetto.....	30
<b>3.4. PIANIFICAZIONE D'AREA VASTA IN LOMBARDIA</b> .....	<b>17</b>	3.5.3. Provincia di Verona: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....	30
3.4.1. Piano Territoriale Regionale.....	17	3.5.3.1. Premessa.....	30
3.4.1.1. Premessa.....	17	3.5.3.2. PTCP vigente: contenuti generali.....	30
3.4.1.2. Contenuti generali.....	18	3.5.3.3. PTCP vigente: relazioni con il Progetto.....	30
3.4.1.3. Relazioni con il Progetto.....	19	<b>3.6. SINTESI SULLE RELAZIONE DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE TUTELE ESISTENTI PER LEGGE E ALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI AREA VASTA</b>	<b>32</b>
3.4.2. Piano Paesistico Regionale.....	20	<b>4. QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE..</b>	<b>57</b>
		<b>4.1. INTRODUZIONE</b> .....	<b>57</b>
		<b>4.2. PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE IN EMILIA ROMAGNA</b> .....	<b>57</b>
		4.2.1. Comune di Campogalliano.....	58
		4.2.2. Comune di Carpi.....	58



4.2.3. Comune di Rolo .....	59	<b>5.3. REGIONE EMILIA ROMAGNA: PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT2025) .....</b>	<b>88</b>
4.2.4. Comune di Reggiolo .....	59	5.3.1. Contenuti generali .....	88
4.2.5. Comune di Fabbrico .....	60	5.3.2. Relazioni con il Progetto.....	90
4.2.6. Comune di Rio Saliceto .....	60	<b>5.4. REGIONE LOMBARDIA: PROGRAMMA DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI</b>	<b>90</b>
<b>4.3. PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE IN LOMBARDIA .....</b>	<b>60</b>	5.4.1. Contenuti generali .....	90
4.3.1. Comune di Gonzaga .....	61	5.4.2. Relazioni con il Progetto.....	91
4.3.2. Comune di Pegognaga .....	62	<b>5.5. REGIONE VENETO: PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2020-2030.....</b>	<b>92</b>
4.3.3. Comune di San Benedetto Po .....	63	5.5.1. Contenuti generali .....	92
4.3.4. Comune di Bagnolo San Vito.....	63	5.5.2. Relazioni con il Progetto.....	93
4.3.5. Comune di Borgo Virgilio .....	64	<b>5.6. SINTESI DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PROGRAMMATI RELATIVI ALLA GRANDE MAGLIA AFFERENTE ALL'AREA DI STUDIO .....</b>	<b>93</b>
4.3.6. Comune di Mantova.....	65	<b>5.7. CARATTERIZZAZIONE E CONTESTUALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI INDIVIDUATI .....</b>	<b>93</b>
4.3.7. Comune di San Giorgio Bigarello.....	66	<b>6. QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE DI SETTORE (RILEVANTE PER L'INTERVENTO) .....</b>	<b>98</b>
4.3.8. Comune di Castelbelforte .....	66	<b>6.1. ACQUE E DIFESA DEL SUOLO .....</b>	<b>99</b>
4.3.9. Comune di Roverbella .....	66	6.1.1. Introduzione.....	99
<b>4.4. PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE IN VENETO .....</b>	<b>68</b>	6.1.2. Distretto idrografico Padano: Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (Bacino idrografico del Fiume Po) .....	100
4.4.1. Comune di Nogarole Rocca.....	68	6.1.2.1. Contenuti generali .....	100
4.4.2. Comune di Vigasio.....	69	6.1.2.2. Relazioni con il Progetto .....	103
4.4.3. Comune di Povegliano Veronese .....	70	6.1.3. Distretto Idrografico Padano: Progetto di Piano Stralcio dell'Assetto Idrogeologico (Bacino idrografico del Fiume Fissero-Tartaro-Canal Bianco).....	108
4.4.4. Comune di Castel D'Azzano .....	70	6.1.3.1. Contenuti generali .....	108
4.4.5. Comune di Villafranca di Verona .....	70	6.1.3.2. Relazioni con il Progetto .....	109
4.4.6. Comune di Sommacampagna .....	71	6.1.4. Regione Emilia Romagna: Piano Regionale di Tutela ed Uso delle Acque....	111
4.4.7. Comune di Verona.....	72	6.1.4.1. Contenuti generali .....	111
4.4.8. Comune di Sona .....	72	6.1.4.2. Relazioni con il Progetto .....	111
4.4.9. Comune di Bussolengo.....	73	6.1.5. Regione Lombardia: Programma di Tutela ed Uso delle Acque.....	113
<b>4.5. SINTESI DEI VINCOLI NEGLI STRUMENTI PIANIFICATORI COMUNALI .....</b>	<b>74</b>	6.1.5.1. Contenuti generali .....	113
4.5.1. Considerazioni di sintesi .....	74	6.1.5.2. Relazioni con il Progetto .....	114
<b>5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE STATALE E REGIONALE IN MATERIA DI RETI, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI .....</b>	<b>87</b>	6.1.6. Regione Veneto: Piano di Tutela delle Acque .....	115
<b>5.1. INTRODUZIONE .....</b>	<b>87</b>	6.1.6.1. Contenuti generali .....	115
<b>5.2. IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA .....</b>	<b>87</b>		
5.2.1. Contenuti generali.....	87		
5.2.2. Relazioni con il progetto.....	88		



6.1.6.2. Relazioni con il Progetto.....	115	6.4.3.1. Introduzione .....	131	
<b>6.2. INQUINAMENTO ATMOSFERICO .....</b>	<b>117</b>	6.4.3.2. Relazioni con il Progetto .....	132	
6.2.1. Introduzione.....	117	6.4.3.2.1. ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro – IT40400017 .....	132	
6.2.2. Regione Emilia Romagna: Piano Aria Integrato Regionale.....	118	6.4.3.2.2. SIC-ZPS Vallazza – IT20B0010.....	133	
6.2.2.1. Contenuti generali .....	118	6.4.3.2.3. ZPS Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia – IT20B0501 .....	133	
6.2.2.2. Relazioni con il Progetto.....	119	6.4.3.2.4. SIC-ZPS IT3210008 Fontanili di Povegliano.....	134	
6.2.3. Regione Lombardia: Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria	119	<b>6.5. SINTESI DEI VINCOLI NEGLI STRUMENTI PIANIFICATORI DI SETTORE ....</b>	<b>135</b>	
6.2.3.1. Contenuti generali .....	119	<b>7. SINTESI SULLE RELAZIONE DELL'INTERVENTO RISPETTO AL</b>	<b>QUADRO DELINEATO .....</b>	<b>136</b>
6.2.3.2. Relazioni con il Progetto.....	120	<b>7.1. SINTESI DELLE RELAZIONI TRA I BACINI DI LAMINAZIONE E LE AREE DI</b>	<b>CANTIERE RISPETTO AL QUADRO DELINEATO .....</b>	<b>137</b>
6.2.4. Regione Veneto: Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera..	120	7.1.1. Interferenze fra bacini di laminazione e aree di cantiere con SIC e ZPS.....	137	
6.2.4.1. Contenuti generali .....	120	7.1.2. Interferenze fra bacini di laminazione e aree di cantiere con vincoli del D.lgs	42/2004 .....	137
6.2.4.2. Relazioni con il Progetto.....	121	7.1.3. Interferenze fra bacini di laminazione e aree di cantiere con i vincoli derivanti dalla	Pianificazione di settore .....	138
6.2.5. Nuovo accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per	il miglioramento della qualità dell'Aria nel Bacino Padano.....	<b>8. ELENCO DELLE FONTI E DELLE BANCHE DATI UTILIZZATE ...</b>	<b>149</b>	
6.2.5.1. Contenuti generali .....	121	<b>INDICE DELLE FIGURE.....</b>	<b>152</b>	
6.2.5.2. Relazioni con il Progetto.....	123	<b>INDICE DELLE TABELLE.....</b>	<b>153</b>	
<b>6.3. INQUINAMENTO ACUSTICO.....</b>	<b>124</b>			
6.3.1. Normativa di riferimento.....	124			
6.3.2. Zonizzazioni acustiche Regione Emilia Romagna .....	126			
6.3.3. Zonizzazione acustiche Regione Lombardia .....	126			
6.3.4. Zonizzazione acustiche Regione Veneto.....	126			
6.3.5. Relazioni con il Progetto .....	127			
<b>6.4. AREE PROTETTE E RETE NATURA 2000.....</b>	<b>128</b>			
6.4.1. Introduzione.....	128			
6.4.2. Aree naturali protette .....	128			
6.4.2.1. Riserva Naturale Regionale orientata "Casse di Espansione del Fiume Secchia"	128			
6.4.2.1.1. Descrizione .....	128			
6.4.2.1.2. Relazioni con il Progetto.....	129			
6.4.2.2. Parco Regionale del Mincio e Riserva Naturale Vallazza .....	129			
6.4.2.2.1. Descrizione .....	129			
6.4.2.2.2. Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Mincio....	129			
6.4.2.2.3. Relazioni con il Progetto.....	130			
6.4.3. La Rete Natura 2000.....	131			

## 1. INTRODUZIONE

Nel presente capitolo è restituita una ricognizione del quadro degli strumenti della programmazione e della pianificazione vigente nel territorio interessato dal progetto.

Le modalità con le quali si è proceduto a questo approfondimento si sostanziano rispetto ai seguenti obiettivi:

- Analizzare le politiche e i programmi espressi dai vari livelli competenti e con diversi strumenti, in relazione al territorio oggetto di interesse, sia nelle sue invarianti oggetto di regolamentazioni e discipline finalizzate al consolidamento e alla tutela dell'esistente, sia nelle sue manifestazioni di dinamismo legate alla presenza di programmi di intervento, piani e progetti di trasformazione o riqualificazione
- Verificare il livello e le modalità di interpretazione utilizzate dai diversi strumenti, dal punto di vista delle necessità di classificazione, censimento, aggregazione delle risorse e dei beni territoriali che strutturano il territorio oggetto della ricognizione
- Valutare il livello di coerenza, le opportunità o i conflitti potenzialmente presenti tra il progetto in corso di valutazione di impatto e il sistema della programmazione espresso dalla generalità dei soggetti
- Documentare il dinamismo espresso dal territorio oggetto di indagine in termini di opere, progetti, interventi in previsione, dai quali possono scaturire necessità di valutazione di eventuali effetti cumulativi, con particolare riferimento alle fasi e i tempi di cantierizzazione dei singoli interventi
- Individuare la presenza di eventuali problematiche autorizzative che dovranno caratterizzare l'iter del progetto e che occorre coordinare con la procedura di V.I.A.

L'ambito di analisi coinvolge le tre regioni interessate e si articola mediante i seguenti temi:

- Il quadro della pianificazione di area vasta che comprende gli strumenti della pianificazione regionale e gli strumenti della pianificazione di livello provinciale;
- il quadro della pianificazione urbanistica di livello comunale;
- il quadro della pianificazione e della programmazione regionale in materia di reti e infrastrutture per il trasporto e la mobilità;
- Il quadro della pianificazione di carattere settoriale per i temi considerati di rilevanza, articolati in
- Strumenti finalizzati al governo delle problematiche "acqua e difesa del suolo";
- Strumenti finalizzati alla gestione delle problematiche legate all'inquinamento atmosferico;
- Strumenti e riferimenti per la gestione dell'inquinamento acustico;
- Piani e strumenti per la gestione delle aree protette e Rete Natura2000.

In ordine alla complessità derivante dall'interessamento di tre diversi contesti regionali e della conseguente articolazione degli specifici riferimenti di carattere normativo si è ritenuto, per consentire una adeguata e più immediata lettura e identificazione dei diversi strumenti analizzati, di introdurre le principali caratteristiche delle singole leggi regionali in tema di governo del territorio da cui deriva il quadro delle competenze dei diversi livelli amministrativi nonché la struttura, la classificazione e i contenuti dei diversi strumenti di pianificazione.

Oltre alle immagini e alle figure comprese nel testo, gli approfondimenti restituiti nel presente capitolo sono corredati da uno specifico apparato cartografico e illustrativo costituito da tavole – alle diverse scale – che contestualizzano gli elementi del progetto rispetto ai singoli strumenti analizzati.

Comp	Prog	Titolo	Scala
PRP	1	Piano Territoriale di Coordinamento Regione Emilia Romagna - Stralcio Tavola <i>Mobilità (3 Tavole)</i>	1:50.000
PRP	1*	Piano Territoriale di Coordinamento Regione Emilia Romagna - Stralcio Tavola <i>Carta delle Tutele (3 Tavole)</i>	1:50.000
PRP	2	Piano Territoriale di Coordinamento Regione Lombardia - Stralcio Tavola <i>Infrastrutture prioritarie (4 Tavole)</i>	1:50.000
PRP	2*	Piano Territoriale di Coordinamento Regione Lombardia - Stralcio Tavola <i>Salvaguardia ambientale (4 Tavole)</i>	1:50.000
PRP	3	Piano Territoriale di Coordinamento Regione Veneto - Stralcio Tavola <i>Mobilità (4 Tavole)</i>	1:50.000
PRP	4	Piano Territoriale di Coordinamento Provincia di Modena - Stralcio Tavola <i>Assetto Strutturale (3 Tavole)</i>	1:50.000
PRP	5	Piano Territoriale di Coordinamento Provincia di Reggio Emilia - Stralcio Tavola <i>Assetto Territoriale (3 Tavole)</i>	1:50.000
PRP	6	Piano Territoriale di Coordinamento Provincia di Mantova - Stralcio Tavola <i>Sistema Insediativo e Produttivo (4 Tavole)</i>	1:50.000
PRP	7	Piano Territoriale di Coordinamento Provincia di Verona - Stralcio Tavola <i>Assetto Insediativo (3 Tavole)</i>	1:50.000
PRP	8	Piano d'Area "Quadrante Europa" (3 Tavole)	1:50.000
PRP	9	Quadro dei vincoli ambientali e paesaggistici (26 Tavole)	1:10.000
PRP	10	Piano Strutturale Comunale Comune di Campogalliano (MO) - Stralcio Tavola <i>Classificazione e Tutela del Territorio (4 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	11	Piano Regolatore Generale Comune di Carpi (MO) - Stralcio Tavola <i>Azzonamento del Territorio Comunale (6 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	12	Piano Strutturale Comunale Comune di Rolo (RE) - Stralcio Tavola <i>Destinazione per Ambiti (3 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	13	Piano Urbanistico Generale Comune di Reggiolo (RE) – Stralcio Tavola <i>Obiettivi e limiti alle trasformazioni (3 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	14	Piano di Governo del Territorio Comune di Gonzaga (MN) - Stralcio Tavola <i>Previsioni di Piano (3 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	15	Piano di Governo del Territorio Comune di Pegognaga (MN) - Stralcio Tavola <i>Previsioni di Piano (4 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	16	Piano di Governo del Territorio Comune di San Benedetto Po (MN) - Stralcio Tavola <i>Documento di Piano Nord (3 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	17	Piano di Governo del Territorio Comune di Bagnolo San Vito (MN) - Stralcio Tavola <i>Carta delle Previsioni di Piano (3 Tavole)</i>	1:10.000



PRP	18	Piano di Governo del Territorio Comune di Borgo Virgilio (MN) - Stralcio Tavola <i>Carta delle Previsioni di Piano (3 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	19	Piano di Governo del Territorio Comune di Mantova (MN) - Stralcio Tavola <i>Previsioni di Piano (4 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	20	Piano di Governo del Territorio Comune di San Giorgio Bigarello (MN) - Stralcio Tavola <i>Previsioni di Piano (4 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	21	Piano di Governo del Territorio Comune di Roverbella (MN) - Stralcio Tavola <i>Previsioni di Piano (3 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	22	Piano Regolatore Generale Comune di Nogarole Rocca (VR) - Stralcio Tavola <i>Trasformabilità (4 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	23	Piano di Assetto del Territorio Comune di Vigasio (VR) - Stralcio Tavola <i>Carta delle Trasformabilità (4 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	24	Piano di Assetto del Territorio Comune di Povegliano Veronese (VR) - Stralcio Tavola <i>Trasformabilità (4 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	25	Piano di Assetto del Territorio Comune di Villafranca di Verona (VR) - Stralcio Tavola <i>Trasformabilità (3 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	26	Piano di Assetto del Territorio Comune di Sommacampagna (VR) - Stralcio Tavola <i>Carta delle Trasformabilità (3 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	27	Piano di Assetto del Territorio Comune di Sona (VR) - Stralcio Tavola <i>Trasformabilità (3 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	28	Piano di Assetto del Territorio Comune di Bussolengo (VR) - Stralcio Tavola <i>Carta delle Trasformabilità (2 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	29	Piano di Assetto del Territorio Comune di Verona (VR) - Stralcio Tavola <i>Trasformabilità (3 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	30	Piano Strutturale Comunale Comune di Fabbrico (RE) - Stralcio Tavola <i>Destinazione per Ambiti(3 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	31	Piano di Governo del Territorio Comune di Castelbelforte (MN) - Stralcio Tavola <i>Previsioni di Piano(3 Tavole)</i>	1:10.000
PRP	32	Piano di Assetto del Territorio Comune di Castel d'Azzano (VR) - Stralcio Tavola <i>Trasformabilità(3 Tavole)</i>	1:10.000

Tabella 1.1 Elenco degli elaborati cartografici



## 2. INQUADRAMENTO ED ARTICOLAZIONE TERRITORIALE ED AMMINISTRATIVA

Come già accennato in precedenza, il tratto del corridoio autostradale interessato dall'ampliamento alla terza corsia, attraversa i territori di tre regioni (Emilia Romagna, Lombardia, Veneto) e di quattro province (Modena, Reggio Emilia, Mantova, Verona). In particolare, il tracciato ricade all'interno dei limiti amministrativi dei seguenti comuni:

in Provincia di Modena (approssimativamente dal km. 313 al km. 291)

- Comune di Campogalliano
- Comune di Carpi

In Provincia di Reggio Emilia (approssimativamente dal km. 291 al km. 284)

- Comune di Rolo
- Comune di Reggiolo

In Provincia di Mantova (approssimativamente dal km. 284 al km. 246)

- Comune di Gonzaga
- Comune di Pegognaga
- Comune di San Benedetto Po
- Comune di Bagnolo San Vito
- Comune di Virgilio
- Comune di Mantova
- Comune di San Giorgio di Mantova
- Comune di Roverbella

In Provincia di Verona (approssimativamente dal km. 246 al km. 224)

- Comune di Nogarole Rocca
- Comune di Vigasio
- Comune di Povegliano Veronese
- Comune di Villafranca di Verona
- Comune di Verona
- Comune di Sommacampagna
- Comune di Sona
- Comune di Bussolengo

Ai fini dell'elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale come ambito di analisi è stato considerato il corridoio costituito da una fascia di 500 m. per lato rispetto all'asse autostradale.

Pertanto, nel quadro analitico sono stati ulteriormente inseriti i comuni di:

- Rio Saliceto (RE)
- Fabbrico (RE)
- Castelbelforte (MN)

- Castel d'Azzano (VR)

Ai fini dell'elaborazione di un Quadro di Riferimento Programmatico più completo, nella fase di analisi degli strumenti della pianificazione comunale si è tenuto conto anche delle previsioni urbanistiche relative ai Comuni di Fabbrico (MO), Castelbelforte (MN), Castel D'Azzano (VR), i cui territori sono limitrofi al corridoio autostradale e ricadono all'interno di una fascia di 500 m. definita a cavallo dell'asse autostradale.

Il corridoio autostradale A22 attraversa un territorio storicamente a vocazione agricola. Nel corso degli anni, il territorio ha subito delle mutazioni dovute alla localizzazione di attività di tipo industriale, principalmente nel settore alimentare, metalmeccanico e tessile. La concentrazione delle attività industriali ha consentito un forte sviluppo dell'intero territorio, rendendo l'area una delle più vivaci a livello economico sia in Italia, sia in Europa. La forte espansione del settore produttivo ha tuttavia avuto delle ricadute negative sul territorio e l'ambiente; la struttura territoriale originaria è stata infatti modificata nel tempo causando un aumento della frammentazione delle connessioni ambientali e dei caratteri paesaggistici tipici.

Procedendo da sud in direzione nord, il corridoio autostradale A22 attraversa il territorio della Provincia di Modena per circa 22 km. I comuni di Carpi e Campogalliano, insieme ai restanti comuni della Provincia di Modena e ai comuni di Rolo, Reggiolo e Rubiera, definiscono un agglomerato urbano caratterizzato da un'esponentiale crescita del territorio urbanizzato, con relativi fenomeni di saldatura degli abitati, nonché di dispersione insediativa nel territorio rurale.

L'autostrada A22, in prossimità del confine amministrativo tra i comuni di Carpi e Rolo, attraversa la Zona di Protezione Speciale IT4040017 denominata "Valle delle Bruciate e Tresinaro".

Procedendo in direzione nord, il corridoio autostradale A22 attraversa marginalmente il territorio della Provincia di Reggio Emilia, passando nei territori dei comuni di Rolo e Reggiolo.

Il tracciato, pochi km. dopo aver attraversato il Comune di Rolo, entra nella Provincia di Mantova.

Qui ricade il tratto di maggiore estensione del corridoio autostradale (circa 38 km. compresi approssimativamente tra il km. 284 ed il km. 246). Anche in questo caso il territorio attraversato è a vocazione agricola, anche se, in particolare in prossimità dei caselli autostradali, è interessato dalla presenza di distretti e zone industriali.

In particolare, si segnala la presenza di industrie chimiche e petrolchimiche ubicate all'interno di un'area circoscritta ad est dal corridoio autostradale, a ovest dal capoluogo Mantova e a sud dal fiume Mincio.

All'interno del territorio della Provincia di Mantova, il corridoio autostradale A22 attraversa il fiume Po ed il fiume Mincio; in particolare, la fascia fluviale del Fiume Mincio rientra all'interno del Parco Regionale del Fiume Mincio.

L'autostrada A22 entra poi nel territorio della provincia di Verona, attraversandolo per circa 22 km. sino all'innesto con l'Autostrada A4 "Serenissima". Il corridoio autostradale attraversa una porzione dell'area metropolitana veronese caratterizzata dalla presenza di molteplici attività e funzioni.

All'interno della fascia meridionale dell'area interessata dal corridoio autostradale, si concentrano principalmente attività di coltivazione e trasformazione dei prodotti agricoli, nonché altre attività a carattere industriale.

Procedendo verso nord, in prossimità dell'innesto con l'autostrada A4, si segnala la presenza di due importanti poli attrattori regionali: l'aeroporto di Verona – Villafranca (Aeroporto Valerio Catullo) e poco più a nord dell'interporto "Quadrante Europa". Quest'ultimo, posto all'incrocio tra l'autostrada del Brennero (diretrice nord – sud) e l'autostrada Serenissima (ovest – est), si estende per circa 2.500.000 mq. Data la sua vicinanza con il sistema delle infrastrutture viarie e ferroviarie, nonché il suo collegamento diretto con l'aeroporto di Verona – Villafranca, l'interporto rappresenta una delle principali interconnessioni per il trasporto merci a livello nazionale ed europeo.

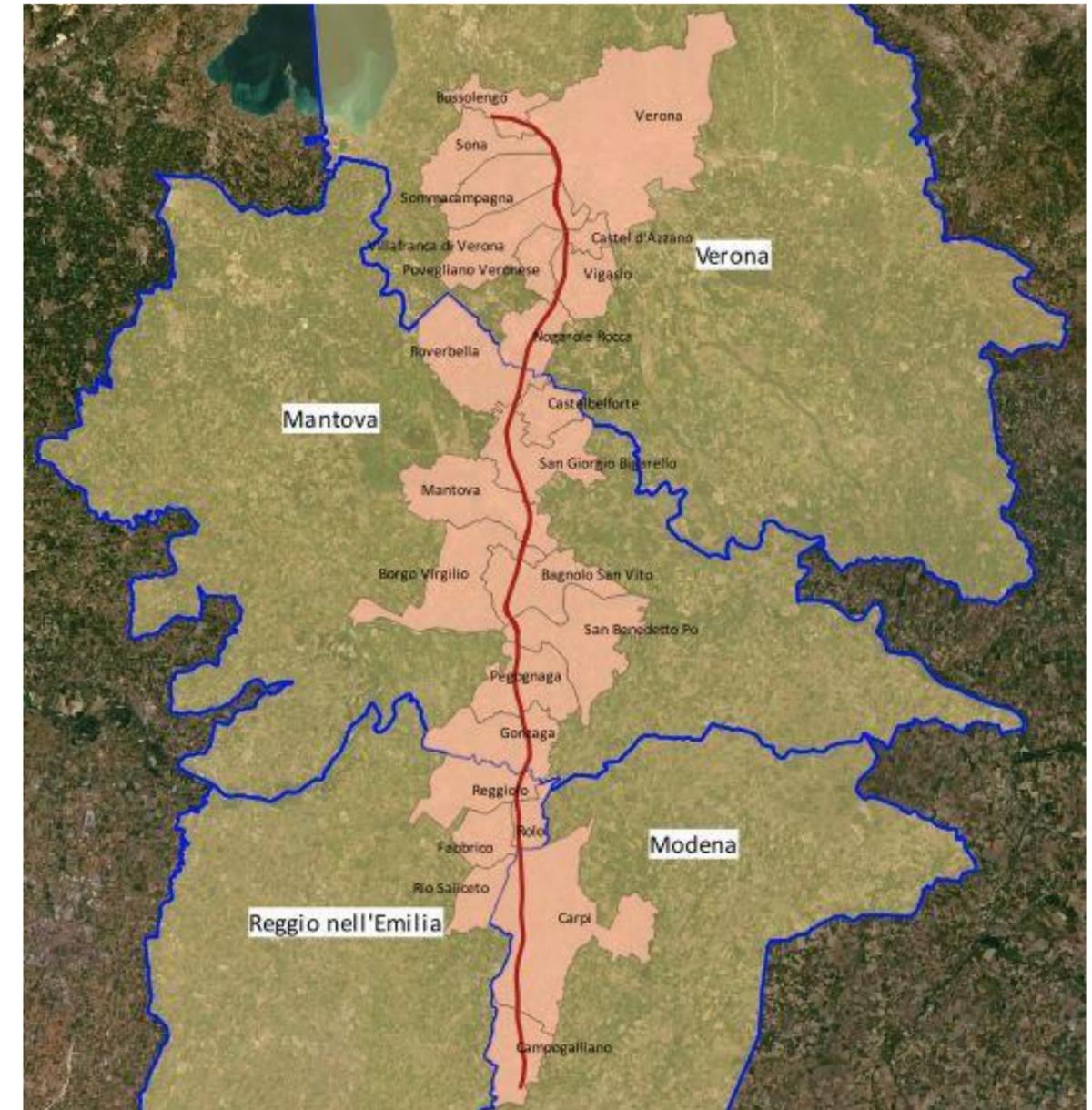


Figura 2-1 Inquadramento territoriale del corridoio autostradale A22

### 3. QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA DI AREA VASTA

#### 3.1. INTRODUZIONE

In relazione alle esigenze del presente studio, in particolare nell'analisi delle relazioni tra il progetto di ampliamento dell'infrastruttura esistente e il quadro degli strumenti e delle politiche urbanistiche e territoriali, si ritiene opportuno richiamare in via preliminare le disposizioni vigenti in materia di governo del territorio nelle tre regioni interessate dal progetto con la finalità di evidenziarne le caratteristiche, i contenuti e gli strumenti che ne regolano l'esercizio.

Dal punto di vista della ricostruzione del quadro della pianificazione di area vasta, sono stati analizzati gli strumenti di pianificazione territoriale generale di scala regionale e provinciale, nonché una serie di strumenti di carattere settoriale che definiscono obiettivi e limitazioni alle trasformazioni in relazione alla gestione e alla tutela delle risorse ambientali.

#### 3.2. Il quadro di riferimento normativo

Di seguito si richiamano e sono rappresentati in modo sintetico i contenuti dei principali riferimenti normativi regionali in materia di governo e gestione del territorio, con particolare riferimento all'articolazione dei contenuti e delle competenze dei diversi livelli di pianificazione e dei relativi strumenti di Piano.

**Regione Emilia Romagna** – Il principale riferimento normativo è costituito dalla L.R. 24 marzo 2000, n.20 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" e s.m.i.

Dal punto di vista dell'articolazione delle competenze, lo strumento individuato dalla legge regionale per l'esercizio della pianificazione territoriale di scala regionale è il Piano Territoriale Regionale (PTR), di cui, ai sensi dell'art. 40-quater della legge urbanistica regionale, il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) è parte integrante tematica.

A livello provinciale lo strumento di riferimento è il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) il quale, ai sensi dell'art. 26 della Legge Urbanistica Regionale, è lo strumento che definisce l'assetto del territorio limitatamente agli interessi sovracomunali.

In particolare, il PTCP, definisce la localizzazione e il dimensionamento degli insediamenti e dei servizi di rango provinciale e le caratteristiche dei sistemi naturali e antropici e le conseguenti tutele paesaggistico – ambientali.

Per quanto riguarda il livello della pianificazione urbanistica comunale, gli strumenti di riferimento sono rappresentati da: il Piano Strutturale Comunale (PSC), il Regolamento urbanistico edilizio (RUE), il Piano Operativo Comunale (POC). In particolare, il PSC, conformandosi ai contenuti dei piani territoriali sovraordinati, detta riferimenti di massima circa l'assetto insediativo e infrastrutturale del territorio comunale. La puntuale

specificazione delle trasformazioni è affidata al Piano Operativo Comunale, nei limiti definiti dal PSC. Il POC, il quale rappresenta lo strumento urbanistico che regola gli interventi di tutela e trasformazione del territorio comunale e ha una validità temporale pari a 5 anni.

Infine il RUE, in conformità alle previsioni del PSC, stabilisce la disciplina generale relativa alle trasformazioni degli ambiti consolidati e dei territori rurali. La sua valenza è a tempo indeterminato.

**Regione Lombardia** – Il principale riferimento normativo è costituito dalla L.R. 11 marzo 2005, n.12 "Legge per il governo del territorio" e s.m.i..

Dal punto di vista dell'articolazione delle competenze, lo strumento di pianificazione territoriale di scala regionale è il Piano Territoriale Regionale (PTR), il quale, in applicazione dell'art. 19 della legge urbanistica regionale, ha natura ed effetti di Piano Paesaggistico Regionale (PPR); a livello provinciale lo strumento di riferimento è il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP); quest'ultimo ai sensi dell'art. 15 della legge urbanistica regionale, definisce gli obiettivi relativi all'assetto e alla tutela del proprio territorio connessi ad interessi di rango provinciale o sovracomunale. Il PTCP rappresenta il documento di indirizzo della programmazione socio – economica della provincia ed ha efficacia di piano paesaggistico – ambientale.

Per quanto riguarda il livello della pianificazione urbanistica comunale lo strumento di riferimento è il Piano di Governo del Territorio (PGT) il quale definisce l'assetto dell'intero territorio comunale ed è articolato in Documento di piano, Piano dei Servizi, Piano delle Regole. In particolare, il Documento di Piano, definisce il quadro ricognitivo e programmatico di riferimento per lo sviluppo del territorio comunale, il quadro conoscitivo e l'assetto geologico, idrogeologico e sismico, ha una validità quinquennale ed è sempre modificabile. Al contrario, il Piano delle Regole, che regola le trasformazioni dell'intero territorio comunale all'interno degli ambiti del tessuto consolidato, non ha termini di validità ed è sempre modificabile.

**Regione Veneto** – Il principale riferimento normativo è costituito dalla L.R. 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio" e s.m.i..

Dal punto di vista dell'articolazione delle competenze, lo strumento di pianificazione di scala regionale è il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), al quale, ai sensi del D. lgs. 42/2004, è attribuita la valenza di "piano urbanistico – territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici". A livello provinciale, ai sensi dell'art. 22 della Legge Urbanistica Regionale, lo strumento di riferimento è il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP). Il PTCP è lo strumento che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale, con riguardo alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche e ambientali.

Per quanto riguarda il livello della pianificazione urbanistica comunale, lo strumento di riferimento è il Piano Regolatore Comunale il quale si articola in disposizioni strutturali,



contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) ed in disposizioni operative, contenute all'interno del Piano degli Interventi (PI). A differenza del PAT, che, pensato per una prospettiva decennale, mantiene comunque validità fino alla sua sostituzione- il PI ha una validità temporale pari a 5 anni.

Nei successivi paragrafi, si riporta una descrizione generale degli strumenti vigenti di pianificazione in termini di contenuti generali evidenziando le relazioni con il progetto di interesse per il presente studio.

Di seguito si riporta una tabella con l'elenco di tutti gli strumenti pianificatori di scala regionale e provinciale analizzati.

Ente Competente		Piano/Programma	Note ultimo aggiornamento strumenti	Da PK	A PK
<b>Stato</b>		DECRETO LEGISLATIVO recante il "CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO"	D.Lgs. n°42 del 22 gennaio 2004, ai sensi dell' articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137.	//	//
<b>Emilia Romagna</b>	Regione Emilia Romagna	Documento Preliminare alla predisposizione del Piano Territoriale Regionale	PTR approvato dall'Assemblea legislativa con delibera n. 276 del 3 febbraio 2010	313	284
		Piano Territoriale Paesistico Regionale	PTPR approvato con D.C.R. n.1338 del 28/01/1993.		
	Provincia di Modena	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (variante generale PTCP 2009)	PTCP approvato D.C.R. 18/03/2009, n. 46	313	291
	Provincia di Reggio Emilia	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - (con variante generale approvata nel 2010)	Variante specifica al PTCP approvata con D.C.P. n°25 del 21/09/2018	231	284
<b>Lombardia</b>	Regione Lombardia	Piano Territoriale Regionale (con valore di aggiornamento ed integrazione del piano paesistico)	Ultimo aggiornamento del PTR approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 766 del 26 novembre 2019	284	246
		Piano Territoriale Paesistico Regionale			
	Provincia di Mantova	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (con variante generale adottata 2009)	PTCP della Provincia di Mantova approvato con D.C.P. n°03/08/2010	284	246
	Avvio procedimento di adeguamento del PTCP di Mantova(integrato ai sensi della l.r.31/2004) al PTR	Avvio procedimento con D.C.P. n°38 del 11/04/2019			
<b>Veneto</b>	Regione Veneto	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento vigente	PTRC approvato con provvedimento del Consiglio Regionale n. 382 del1992	246	223
		Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato	Adottato con D.G.R. Del .G.R.. 17/02/09, n. 372		
		Variante al Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	Variante approvata con deliberazione della Giunta Regionale n° 427del 10/04/2013		
		Piano d'Area "Quadrante Europa"	<b>Variante n°5 al PAQE adottata con la deliberazione di Giunta Regionale n°1912 del 17/12/2019</b>	246	223
Provincia di Verona	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	PTCP approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 236 del 3 marzo 2015	246	223	

### 3.3. PIANIFICAZIONE D'AREA VASTA IN EMILIA ROMAGNA

#### 3.3.1. Piano Territoriale Regionale

##### 3.3.1.1. Premessa

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) dell'Emilia Romagna rappresenta il principale strumento di pianificazione a scala regionale. Al suo interno sono definiti gli obiettivi volti ad assicurare lo sviluppo e la coesione sociale, ad accrescere la competitività del sistema territoriale regionale e a garantire la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse sociali ed ambientali. Il PTR rappresenta lo strumento di riferimento per lo sviluppo del territorio regionale e per l'impostazione ed il coordinamento degli strumenti della pianificazione provinciale (PTCP) e settoriale.

La giunta regionale ha adottato la proposta di PTR con D.G.R. n. 1774 del 09/11/2009. In seguito alla pubblicazione dell'avvenuta adozione del PTR in data 12/11/2009, e successivamente all'analisi delle controdeduzioni e dei pareri motivati sulla Valutazione Ambientale Strategica del PTR e relativa ValSAT, l'assemblea legislativa della Regione Emilia Romagna ha definitivamente approvato il PTR con delibera n. 276 del 03/02/2010. vengono di seguito riassunti i contenuti generali del PTR.

##### 3.3.1.2. Contenuti generali

Il PTR, il quale nasce con la finalità di offrire una visione d'insieme del territorio regionale e del suo sviluppo in coerenza con le strategie europee e nazionali, è costituito dai seguenti elaborati:

- Il Quadro conoscitivo;
- La proposta di Piano suddivisa in tre fascicoli dal titolo rispettivamente:
  - “Una regione attraente – l'Emilia Romagna nel mondo che cambia”
  - “La regione sistema: il capitale territoriale e le reti”
  - “Programmazione strategica, reti istituzionali e partecipazione”
- La Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT);

La costruzione del PTR è stata fondata su alcuni principi e concetti quali: il principio dello *sviluppo urbano e territoriale sostenibile*, contenuto all'interno della “Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili”, il concetto di *coesione territoriale*, presente all'interno del “Libro Verde sulla Coesione Territoriale” (2008), il concetto di *governance multilivello*, presente all'interno del “Libro bianco della Commissione Europea sulla Governance” (2001). In particolare, partendo dalla considerazione del concetto di coesione territoriale quale dimensione territoriale della sostenibilità, alla base della costruzione del PTR vengono assunti i seguenti mega – obiettivi: *qualità territoriale*, *efficienza territoriale*, *identità territoriale*. Il loro raggiungimento, come specificato all'interno del testo del PTR, risulta possibile solo attraverso un approccio integrato alla pianificazione, capace di massimizzare le sinergie tra i sotto-sistemi economico, sociale e fisico – ambientale, minimizzandone così le divisioni settoriali.

Il PTR ha così introdotto il concetto di capitale territoriale, declinandolo nelle seguenti forme:

- Capitale cognitivo
- Capitale sociale
- Capitale insediativo – infrastrutturale
- Capitale ecosistemico – paesaggistico

Per ognuna delle forme di capitale territoriale il PTR individua una serie di obiettivi da raggiungere. Questi, declinati alla scala regionale e sub – regionale, sono il risultato di un processo decisionale scaturito dall'individuazione delle criticità territoriali e rappresentano il volano per incrementare la qualità, migliorare l'efficienza e promuovere l'identità del territorio regionale. In sintesi, gli obiettivi sono:

- **Obiettivi capitale cognitivo** – sistema educativo, formativo e della ricerca di alta qualità; alta capacità d'innovazione del sistema regionale; attrazione e mantenimento delle conoscenze e delle competenze nei territori;
- **Obiettivi capitale sociale** – benessere della popolazione e alta qualità della vita; equità sociale e diminuzione della povertà; integrazione multiculturale, alti livelli di partecipazione e condivisione di valori collettivi;
- **Obiettivi capitale insediativo–infrastrutturale** – ordinato sviluppo del territorio; salubrità e vivibilità dei sistemi urbani; alti livelli di accessibilità a scala locale e globale; basso consumo di risorse e energia; senso di appartenenza dei cittadini e città pubblica;
- **Obiettivi per il capitale ecosistemico – paesaggistico** - integrità del territorio e continuità della rete ecosistemica; sicurezza del territorio e capacità di rigenerazione delle risorse naturali; ricchezza dei paesaggi e della biodiversità.

Il PTR, come previsto all'art. 23 della L.R. 20/2000, nasce con la finalità di offrire un quadro unitario del futuro della regione. Il Piano svolge un ruolo cardine all'interno del processo di programmazione strategica, dettando obiettivi generali per lo sviluppo del capitale territoriale, sociale ed economico che indirizzino le scelte di programmazione delle istituzioni. Attraverso un processo di ammodernamento del sistema di pianificazione, la Regione svolge quindi un ruolo di riferimento per l'attuazione di molteplici politiche, piani e programmi strategici di scala regionale, non limitati esclusivamente alle materie prettamente di carattere urbanistico.

Vengono di seguito riportati i principali Piani e Programmi Regionali a carattere strategico attuati dalla Regione negli ultimi anni:

- PTPR – Piano Territoriale Paesistico Regionale
- Linee guida per la GIZC – Gestione Integrata delle Zone Costiere
- PRIT – Piano Regionale Integrato dei Trasporti
- Piano Sociale e Sanitario 2008 – 2010
- Piano di Azione Ambientale per un futuro Sostenibile della Regione Emilia Romagna 2008 – 2010
- PER – Piano Energetico Regionale
- PSR – Piano regionale di Sviluppo Rurale 2007 – 2013

- PRRITT – Programma Regionale per la Ricerca Industriale e il Trasferimento Tecnologico
- PiTER – Piano Telematico Regionale 2007 – 2009
- Programmi comunitari di cooperazione territoriale europea 2007 – 2013
- Programma regionale per le montagne 2009 – 2011

### 3.3.1.3. Relazioni con il Progetto

Ai fini di assicurare il raggiungimento degli obiettivi relativi al potenziamento del sistema infrastrutturale, la Regione affida al Piano Regionale Integrato dei Trasporti il compito di individuare e dettare le linee guida per la pianificazione del territorio regionale (L.R. n.30 del 1998 “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale”). Facendo riferimento alle trasformazioni relative al sistema infrastrutturale regionale, il nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025) riconosce la necessità di un adeguamento e potenziamento del sistema infrastrutturale a fronte di un ipotizzato aumento della domanda di mobilità.

Il PRIT 2025, facendo riferimento agli scenari infrastrutturali del PRIT98, evidenzia la rilevanza dell'obiettivo di massimizzare l'integrazione della rete e dei nodi all'interno di un sistema funzionale che tenga conto dei diversi livelli di accessibilità e delle diverse scale territoriali. In particolare, a scala nazionale e europea, la Regione Emilia Romagna rappresenterà il punto di raccordo di tre direttrici di traffico nazionale e internazionale: il corridoio “Dorsale centrale”, costituito dall'autostrada A1 e dalla rete dell'alta velocità ferroviaria; il corridoio “Adriatico”, costituito principalmente dal corridoio autostradale A14; il corridoio “Tirreno - Brennero”, costituito dalle autostrade A22 del Brennero e A15 della Cisa. Per quanto riguarda le relazioni di scala regionale, l'attenzione del PRIT 2025 è rivolta all'aumento dell'accessibilità delle grandi aree urbane, dei distretti industriali, e in generali di tutti i poli attrattori e generatori.

La gerarchia funzionale appena descritta ha lo scopo di orientare e consentire l'attuazione di strategie coerenti, volte alla massimizzazione dell'efficienza del sistema infrastrutturale. In particolare, relativamente agli interventi previsti sulla Grande Rete (livello nazionale-europeo), il PRIT, partendo dalla verifica dello scenario di domanda di mobilità al 2025 e dall'analisi delle previsioni del ruolo che dovrà essere svolto da queste grandi infrastrutture autostradali, prevede i seguenti interventi di potenziamento:

- IV corsia A1 fra Modena (interconnessione A22) e il confine regionale (Piacenza)
- IV corsia A14 fra S. Lazzaro e la diramazione per Ravenna (A14 dir)
- III corsia A13 fra Bologna Arcoveggio e il confine regionale (Ferrara)
- III corsia A22 fra interconnessione con A1 e confine regionale

L'intervento in progetto risulta essere citato dal Piano, in totale coerenza con le previsioni relative alla pianificazione territoriale regionale. In particolare, il raccordo autostradale Campogalliano – Sassuolo, il quale si sviluppa dall'intersezione tra i corridoi autostradali A22 e A1, svolge un ruolo strategico nell'ambito della Grande Rete regionale. Il raccordo autostradale consentirà l'interconnessione dei centri insediativi e produttivi dell'area pedemontana modenese con la rete autostradale nazionale.

### 3.3.2. Piano Territoriale Paesaggistico Regionale

#### 3.3.2.1. Premessa

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PTPR), come previsto dall'art. 40 – quater della L.R. 24 marzo 2000, n.20 il quale ha dato attuazione al D.lgs. n.42 del 2004, costituisce “parte tematica” del PTR. Il PTPR rappresenta lo strumento cardine per la pianificazione e programmazione regionale poiché definisce regole e obiettivi per la tutela e valorizzazione dei paesaggi regionali.

Il PTPR quindi, in qualità di piano urbanistico – territoriale avente specifica considerazione dei valori paesaggistici e storico - culturali, influenza le strategie e le azioni di trasformazione del territorio, sia attraverso la definizione di un quadro normativo di riferimento per la pianificazione provinciale e comunale, sia mediante singole azioni di tutela e valorizzazione. Il PTPR vigente è stato approvato dalla Regione Emilia Romagna con D.C.R. n.1338 del 28/01/1993.

#### 3.3.2.2. Contenuti generali

Il rapporto tra il PTRP e il Piano Territoriale Regionale (PTR), il quale rimane lo strumento cardine per la regolazione dell'assetto del territorio regionale, è di complessa definizione. In particolare, la stretta correlazione tra i due strumenti di pianificazione, si traduce nell'adozione del PTRP come piano stralcio del PTR, fornendo a quest'ultimo le “condizioni minime” per le successive scelte di sviluppo. Il PTRP assume quindi il ruolo di rilievo nelle future scelte di sviluppo e trasformazione del territorio, dettando sia norme immediatamente prescrittive, sia indirizzi e direttive per la pianificazione relativa alle diverse scale territoriali. Il piano si rivolge quindi a:

- La Regione, per quanto riguarda la pianificazione territoriale e di settore;
- Le Province, le quali nell'elaborazione dei rispettivi PTCP assumono e approfondiscono i contenuti del PTPR;
- I Comuni, i quali, attraverso gli strumenti di pianificazione a scala comunale, garantiscono la coesione tra tutela e azioni di sviluppo;

Attualmente, la Regione è impegnata insieme al MIBACT nel processo di adeguamento del PTPR vigente alle disposizioni contenute all'interno del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.lgs. 42/2004).

Il PTRP è composto da elaborati descrittivi, normativi e cartografici, di seguito riportati:

- Relazione generale che motiva e sintetizza le scelte di piano
- Norme Tecniche
- n. 47 tavole in scala 1:25.000 relative alla Carta delle Tutele
- n. 78 tavole in scala 1:25.000 relative alla Carta dell'utilizzazione reale del suolo
- n.45 in scala 1:25.000 relative alla Carta del dissesto
- n.1 tavola in scala 1:250.000 contenente l'indicazione di sintesi dei sistemi, delle zone e degli elementi considerati dal Piano

- n. 1 tavola in scala 1:250.000 che perimetra le Unità di Paesaggio

Costituiscono infine parte integrante del PTPR i seguenti elenchi:

- Elenco dei tratti di viabilità panoramica di interesse regionale
- Elenco delle località sedi di insediamenti urbani storici o di strutture insediative storiche non urbane
- Elenco degli abitati da consolidare o trasferire
- Elenco dei corsi d'acqua meritevoli di tutela non interessati dalle delimitazioni riportate sulla cartografia di piano

Alla luce degli obiettivi generali di piano, volti alla tutela dell'identità culturale e dell'integrità fisica del territorio regionale, il PTPR individua le grandi suddivisioni di tipo fisiografico (montagna, collina, pianura, costa), i sistemi tematici (agricolo, boschivo, delle acque, insediativo) e le componenti biologiche, geomorfologiche o insediative. In particolare, sulla base di queste considerazioni, i contenuti del piano sono stati suddivisi in sistemi, zone ed elementi. Al primo gruppo appartengono gli ambiti che strutturano e definiscono la forma e l'assetto del territorio regionale. Al secondo gruppo appartengono invece tutti quegli ambiti che caratterizzano le diverse realtà regionali. Infine al terzo gruppo tutti quegli elementi aventi una definita ed inconfondibile identità.

Il PTPR individua inoltre 23 unità di paesaggio, intese come ambiti territoriali delineati da specifiche, distintive ed omogenee caratteristiche di formazione ed evoluzione le quali rappresentano le invarianti strutturali. Quest'ultime, costituite da componenti fisiche, biologiche o antropiche, data la loro resistenza rispetto al cambiamento, agiscono quali elementi ordinatori delle trasformazioni sul territorio.

Il PTPR, provvede a dettare, sull'intero territorio regionale, prescrizioni direttamente cogenti e sovraordinate rispetto alle previsioni contenute negli altri strumenti di governo del territorio, nonché indirizzi e direttive che devono essere osservate dagli Enti territoriali nell'esercizio delle rispettive competenze di pianificazione.

### 3.3.2.3. Relazioni con il progetto

L'area interessata dal progetto di ampliamento della terza corsia autostradale ricade all'interno delle unità di paesaggio n.5 "Bonifiche estensi" (Comuni di Reggiolo e Rolo) e n.8 "Pianura bolognese, modenese e reggiana" (Comuni di Campogalliano, Carpi e Rolo).

Poiché l'area interessata dal progetto di ampliamento si sviluppa principalmente nella porzione di territorio compresa tra le due carreggiate autostradali esistenti, l'impatto delle opere di progetto sul territorio risulta essere relativamente esiguo.

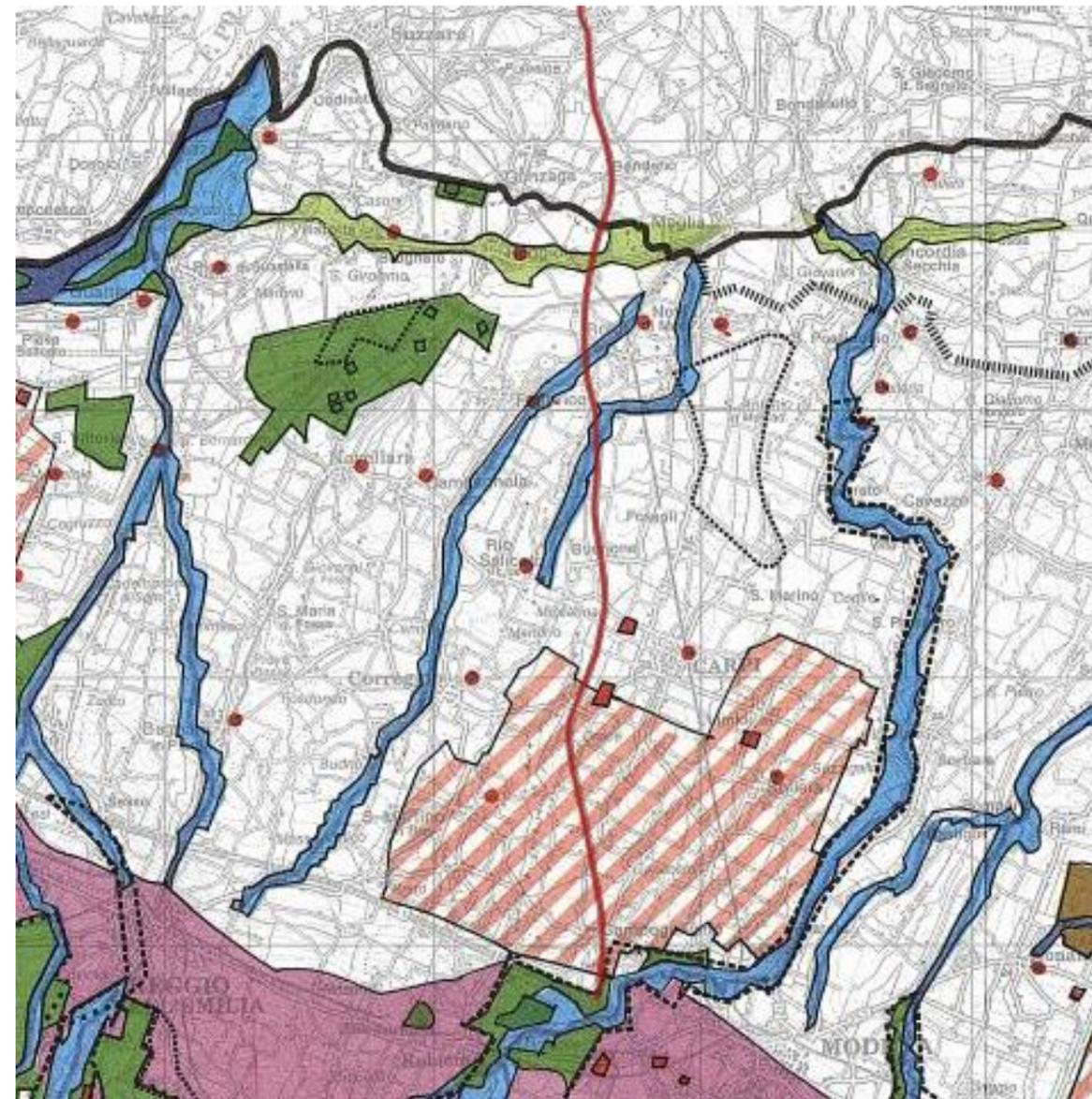


Figura 3-1 Stralcio tavola "Carta delle Tutele" (Fonte: PTPR Emilia Romagna)

In particolare, per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistico – ambientali, dalla consultazione dell'elaborato cartografico "Carta delle tutele", viene rilevata la presenza di interferenze tra lo svincolo di Campogalliano ed i seguenti sistemi e zone strutturanti la forma del territorio:

- Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 17 delle Norme di Attuazione) e Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei (art. 19 delle NA);
- Zone di particolare interesse paesaggistico – ambientale (art. 19 delle NA);

Altre interferenze tra il corridoio autostradale e il sistema dei vincoli paesaggistico – ambientali si riscontrano all'altezza dei Km. 291 e 288.5: in entrambi i casi viene infatti rilevata l'interferenza con Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corpi idrici.

Lungo l'asse autostradale vengono inoltre rilevate interferenze con Zone ed Elementi di particolare interesse storico. In particolare, si segnala l'interferenza o la prossimità del corridoio con:

- Zone di tutela di elementi della centuriazione (art. 21d delle NA) all'altezza dei Km. 312 – 301; per elementi della centuriazione si intendono quelle aree estese al cui interno sono visibili i segni, sia localizzati sia diffusi della centuriazione (strade poderali, canali di scolo e di irrigazione, le case coloniche, i relitti dei filari di antico impianto). Il Piano prevede, per qualsiasi intervento di realizzazione, ampliamento e rifacimento di infrastrutture viarie all'interno di queste aree, il divieto di alterarne le caratteristiche principali nonché l'obbligo di ricercare una coerenza complessiva tra il progetto e l'organizzazione territoriale;
- Complessi archeologici (art. 21° delle NA) all'altezza del Km. 301 (complesso contermini all'asse autostradale) e all'altezza del km. 299 ad una distanza di 340 m. ad est; per complessi archeologici il PTPR intende tutti quei complessi di accertata entità ed estensione che si configurano come un sistema articolato di strutture.

### 3.3.3. Provincia di Modena: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

#### 3.3.3.1. Premessa

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è il principale strumento per la pianificazione del territorio provinciale, il quale articola e approfondisce gli obiettivi e le linee d'azione contenute all'interno degli strumenti della programmazione regionale.

Il primo PTCP della provincia di Modena è stato adottato con Delibere di Consiglio Provinciale n.72 del 25/2/1998 e n. 51 del 3/3/1999 e approvato con Delibere di Giunta Regionale n. 1864 del 26/10/1998 e n. 2489 del 21/12/1999.

A seguito dell'entrata in vigore della legge urbanistica regionale L.R. 24 marzo 2000, n.20 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio", e alle sopraggiunte novità e necessità nel campo dei settori economici, sociali e ambientali, il Consiglio Provinciale ha ritenuto necessario dare vita ad un processo di aggiornamento del precedente PTCP.

Preliminarmente all'aggiornamento del piano, il PTCP del '99 ha subito una serie di varianti parziali, integrative o di adeguamento, conseguenti all'entrata in vigore di provvedimenti e normative settoriali, in particolare:

- Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvata con D.C.P. n.48 del 24/03/2004 inerente le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante ai sensi del D.M. 09/05/2001, D.lgs. 334/99 e L.R. n.26 del 17/12/2003
- Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvata con D.C.P. n.131 del 25/05/2005 inerente "Criteri ed indirizzi regionali per la

pianificazione e gestione dei rifiuti" ai sensi dell'art. 128 della L.R. 3/99 e della D.G.R. n. 1620//2001

- Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) in materia di dissesto idrogeologico ai piani di bacino dei fiumi Po e Reno, approvata con D.C.P. n. 107 del 21/07/2006
- Variante PT Parco Regionale dei Sassi di Roccamalatina – chiusura Conferenza di Pianificazione in data 23/06/06, a cura dell'Unità Operativa Parchi
- Variante al PTCP in attuazione del Piano di Tutela delle acque della Regione Emilia Romagna, approvata con D.C.P. n. 40 del 12/03/2008

L'amministrazione provinciale di Modena ha adottato il PTCP 2008 con D.C.P. n. 112 del 22/07/2008, il quale costituisce simultaneamente anche adozione di Variante al Piano Operativo degli Insediamenti Commerciali (POIC). Infine, il consiglio provinciale ha approvato il PTCP 2009 con D.C.P. n. 46 del 18/03/2009.

#### 3.3.3.2. PTCP vigente: contenuti generali

Il PTCP, come già accennato in precedenza, oltre ad articolare e specificare le indicazioni e i vincoli derivanti dalla programmazione regionale, rappresenta lo strumento di raccordo e verifica delle politiche settoriali provinciali e lo strumento di indirizzo e coordinamento per la pianificazione urbanistica comunale.

Gli assi strategici alla base della costruzione del PTCP 2009 sono:

- Rafforzare la sostenibilità e la qualità dello sviluppo;
- Assumere la consapevolezza dei limiti di disponibilità del bene territorio e limitare di conseguenza il processo di crescita del territorio urbanizzato;
- Recuperare i ritardi nella qualità dell'accessibilità al territorio attraverso l'attuazione di politiche di mobilità integrate volte al recupero dei gravi deficit presenti sia sul versante del trasporto pubblico, sia sul versante delle infrastrutture stradali;
- Qualificazione ambientale come fattore e condizione per lo sviluppo sostenibile, da attuarsi mediante la conservazione della biodiversità, la promozione del sistema delle identità paesaggistiche, la condivisione e applicazione con le Amministrazioni Comunali di modelli di classificazione e qualificazione delle componenti ambientali e paesaggistiche locali;
- Elevare e rafforzare la sicurezza del territorio, da attuarsi mediante una limitazione dei conflitti territoriali tra usi del territorio e situazioni di consumo di risorse, di fragilità degli equilibri e di rischio ambientale;
- Conseguimento degli obiettivi di sostenibilità energetica attraverso la declinazione a livello provinciale degli obiettivi comunitari, nazionali e regionali in materia di risparmio energetico;
- Attuazione di politiche abitative e sociali ai fini di facilitare l'accesso ad un'abitazione, con particolare attenzione alle situazioni di tensione abitativa e alle condizioni di categorie sociali deboli.

### 3.3.3.3. PTCP vigente: relazioni con il Progetto

Dal punto di vista infrastrutturale, il PTCP di Modena focalizza le sue strategie nel perseguire più elevati livelli di sostenibilità. In particolare, le strategie di piano sono indirizzate alla riduzione della dipendenza del tessuto sociale dal trasporto individuale. In relazione a questo approccio, gli obiettivi specifici del PTCP sono tendenzialmente volti ad evitare il rafforzamento della capacità delle reti stradali in assenza di fenomeni ripetuti di congestione stradale. Sebbene gli obiettivi del PTCP siano principalmente indirizzati ad innalzare la qualità del servizio trasportistico su ferro di persone e merci, vengono comunque fornite alcune indicazioni relative ad interventi da attuarsi sulla rete stradale.

Partendo dalla raccolta di proposte di completamento o rafforzamento dei sistemi viabilistici tangenziali e/o di circonvallazione, il PTCP della Provincia di Modena elabora un disegno di sistema infrastrutturale capace di gestire con efficienza la domanda di traffico attuale e di previsione. In particolare, relativamente al quadrante ovest della Provincia di Modena, facendo seguito all'avvenuto finanziamento di un primo stralcio funzionale della bretella di Campogalliano da parte del CIPE, il PTCP prevede il rafforzamento del sistema viabilistico attraverso:

- Prolungamento del corridoio autostradale A22 a sud dell'autostrada A1;
- Realizzazione dei raccordi con la prevista tangenziale di Rubiera, con il sistema delle tangenziali Sud di Modena e con l'attuale superstrada per Sassuolo.

Il corridoio autostradale viene infine citato come possibile campo di applicazione per l'adozione di politiche di "pricing autostradale". Come riportato alla pag. 170 della relazione generale del PTCP, "La disponibilità di una terza corsia e la risoluzione dei problemi del nodo di Modena Nord consentiranno di disporre di un'alternativa efficiente che quantomeno consente di allontanare la necessità di procedere ad altri e più impegnativi interventi infrastrutturali". Attraverso la stipulazione di accordi specifici con la società concessionaria, sarà possibile usufruire del corridoio autostradale per gli spostamenti di scala locale.

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli di tutela ambientale e paesaggistica, si segnala l'interferenza del corridoio autostradale con alcuni elementi funzionali della Rete Ecologica Provinciale. Come riscontrabile all'interno dell'elaborato cartografico "Carte delle tutele – Tutela delle risorse naturali, forestali e della biodiversità del territorio", lo svincolo di Campogalliano ricade all'interno di un perimetro classificato dal piano come "Corridoi ecologici principali" (art.28 delle Norme di Attuazione) e appartenente alla rete ecologica provinciale. Altre interferenze con gli elementi funzionali della rete ecologica provinciale vengono riscontrati all'altezza del Km. 308 in corrispondenza del canale collettore Cavo Lama.

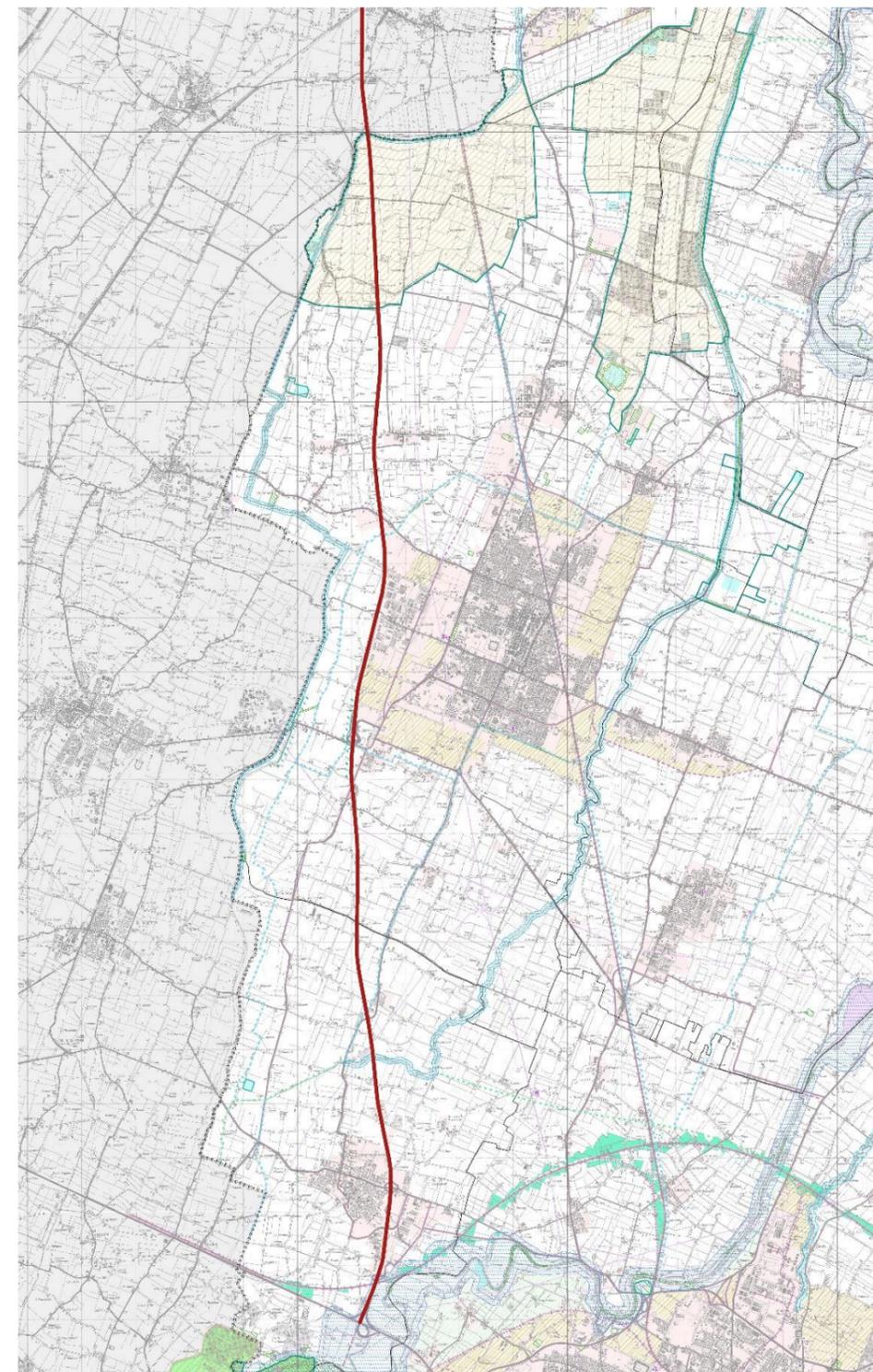


Figura 3-2 Stralcio tavola "Carta delle Tutele – Tutela delle risorse naturali, forestale e della biodiversità del territorio" (Fonte: PTCP Modena)

Più a nord, in corrispondenza del confine tra le province di Modena e Reggio Emilia, si rileva l'interferenza dell'attuale corridoio autostradale A22 con la Zona di Protezione Speciale IT4040017, denominata "Valle delle Bruciate e Tresinaro". Come riportato all'interno dell'art. 30 delle Norme di Attuazione, nelle aree appartenenti alla Rete Natura 2000, dovranno essere rispettate le misure di conservazione e effettuata una Valutazione di Incidenza per piani e progetti.

L'elaborato cartografico "Carta delle Tutele – Tutela delle risorse paesistiche e storico – culturali", evidenzia la presenza, in corrispondenza dello svincolo di Galliano, dei seguenti vincoli:

- Fascia di espansione inondabile, definite come fasce di espansione adiacenti all'alveo di piena, costituite da golene e/o aree normalmente asciutte, ma suscettibili di inondazione in caso di eventi eccezionali con tempi di ritorno plurisecolari (art. 9 delle Norme di Attuazione);
- La zona di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei, che interessa la parte del tracciato in corrispondenza dello svincolo di Campogalliano e si estende sino all'abitato di Campogalliano;

Vengono altresì individuati i seguenti vincoli lungo l'infrastruttura autostradale:

- Zone di Tutela Ordinaria dei corsi d'acqua, le quali corrispondono alle aree di terrazzo fluviale per gli alvei non arginati; per gli alvei arginati, in assenza di limiti morfologici certi, corrispondono alla zona di antica evoluzione ancora riconoscibile o a "barriere" di origine antropica delimitanti il territorio agricolo circostante qualora questo presenti elementi connessi all'acqua (art. 9 delle Norme di Attuazione);
- Paleodossi di modesta rilevanza, all'altezza dei km. 310, 307 e da 303 a 299;
- La zona di tutela degli elementi della centuriazione all'altezza del Comune di Carpi;
- La zona di tutela dei terreni interessati dalle bonifiche storiche di pianura localizzata a nord di Carpi e che si estende sino al confine provinciale con Reggio Emilia;

Per quanto riguarda il sistema insediativo, il PTCP mira all'innalzamento della qualità ambientale e insediativa delle aree industriali e artigianali. Il piano mira quindi a limitare le previsioni di nuove aree per insediamenti produttivi, indirizzando le scelte di pianificazione verso la riqualificazione del tessuto produttivo esistente. Nell'elaborato cartografico "Carta B – Sistema insediativo, accessibilità e relazioni territoriali", il PTCP classifica la zona industriale di Carpi quale "ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunale" e al contempo ne riconosce il ruolo di Polo funzionale esistente, nonché luogo di concentrazione di dotazioni territoriali di livello sovracomunale.

### 3.3.4. Provincia di Reggio Emilia: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vigente (PTCP 2010)

#### 3.3.4.1. Premessa

In seguito all'entrata in vigore della nuova legge urbanistica regionale L.R. 24 marzo 2000, n.20, il Consiglio Provinciale ha ritenuto necessario procedere ad un aggiornamento del vigente PTCP, approvato con D.G.R. n.769 del 25/05/1999.

Successivamente all'approvazione con D.G.P. n. 167 del 26/06/2007 del Quadro Conoscitivo e del Documento Preliminare con annessa ValSAT, il Consiglio Provinciale ha quindi adottato la Variante al PTCP della Provincia di Reggio Emilia con D.G.P. n.92 del 06/11/2008. Infine, successivamente alla verifica e approvazione delle controdeduzioni alle riserve e delle osservazioni presentate al PTCP adottato, il Consiglio Provinciale ha approvato la Variante Generale al PTCP con D.G.P. n.124 del 17/06/2010.

Con D.C.P. n. 25 del 21/09/2018 è stata approvata la Variante Specifica al PTCP ai sensi dell'art. 27 bis della L.R. 20/2000. La variante è stata ritenuta necessaria ai fini dell'adeguamento del piano territoriale rispetto ai successivi piani sovraordinati (Variante al Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del fiume Po adottata con deliberazione n. 5 del 07/12/2016), nonché ai fini di apportare modifiche di semplificazione normativa.

#### 3.3.4.2. PTCP vigente: contenuti generali

La Variante Generale al PTCP, redatta ai sensi della L.R. 24 marzo 2000, n.20 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" e s.m.i., è stata redatta sulla base dei principi della governance, ovvero: partecipazione, copianificazione e sussidiarietà. Il PTCP, in qualità di strumento capace di cogliere le sfide dello sviluppo sostenibile ad una scala adeguata, svolge contemporaneamente:

- *Funzione di regia*, in qualità di strumento di riferimento per la programmazione economica e settoriale e di coordinamento per la pianificazione urbanistica;
- *Funzione di raccordo*, in qualità di strumento di verifica della compatibilità degli strumenti e delle politiche di pianificazione urbanistica e settoriale con la dimensione programmatica del territorio provinciale;

La visione futura del territorio provinciale si traduce in cinque linee strategiche fondamentali, ovvero:

- **Linea strategica 1** - Garantire sicurezza dai rischi e conservazione attiva delle risorse;
- **Linea strategica 2** - Valorizzare e tutelare i paesaggi, la storia e l'identità del territorio;
- **Linea strategica 3** - Qualificare e specializzare il sistema insediativo della residenza e della produzione
- **Linea strategica 4** - Organizzare le funzioni di eccellenza, del commercio e dei servizi
- **Linea strategica 5** - Connettere il territorio reggiano all'Europa e agli altri sistemi territoriali;

Le cinque linee strategiche assunte alla base della costruzione della Variante Generale al nuovo PTCP vengono, a loro volta, articolate in 16 obiettivi strategici i quali fanno riferimento

a tre grandi famiglie di prestazioni, ovvero: sostenibilità ambientale, efficienza nell'organizzazione e uso delle tecnologie, la qualità del territorio – paesaggio.

Di seguito si evidenzia una sintesi dei 16 obiettivi strategici relativi alle 5 linee strategiche fondative del nuovo PTCP:

- **Obiettivi linea strategica 1** – salvaguardia dell'integrità fisica del territorio attraverso la tutela e valorizzazione delle risorse naturali, garantendo al contempo la sicurezza degli insediamenti rispetto ai rischi ambientali e antropici e il controllo dei fattori di pressione antropica sull'ecosistema;
- **Obiettivi linea strategica 2** – tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e del territorio rurale attraverso l'integrazione del paesaggio all'interno delle politiche territoriali;
- **Obiettivi linea strategica 3** – valorizzazione del sistema insediativo della residenza e della produzione attraverso la riduzione del processo di dispersione insediativa, la valorizzazione del patrimonio storico - edilizio esistente e la specializzazione e qualificazione degli ambiti per insediamenti produttivi;
- **Obiettivi linea strategica 4** – organizzazione e distribuzione dei servizi e dei poli funzionali ad alta attrattività secondo i profili di accessibilità e vocazione territoriale, favorendone un'equilibrata presenza che risulti coerente con i nuovi bisogni della società reggiana.
- **Obiettivi linea strategica 5** – rafforzare il sistema delle relazioni del territorio reggiano sia a scala regionale/internazionale, sia in termini di connessioni interne, attraverso il completamento della rete infrastrutturale e il potenziamento del trasporto collettivo e della logistica delle merci.

#### 3.3.4.3. PTCP vigente: relazioni con il Progetto

Dal punto di vista infrastrutturale, il PTCP della Provincia di Reggio Emilia mira alla razionalizzazione e al potenziamento del territorio provinciale. Attraverso un'attenta opera di programmazione, il PTCP punta quindi al miglioramento dell'accessibilità interna al territorio provinciale, nonché ad uno sviluppo di connessioni con il territorio extra – provinciale, nazionale ed europeo. In particolare, il PTCP identifica le potenzialità del territorio reggiano ed opera ad un suo rafforzamento strategico anche attraverso la nascita di intese con le altre province, nonché con le regioni limitrofe. Facendo riferimento alla linea strategica 5 "Connettere il territorio reggiano all'Europa e agli altri sistemi territoriali", il Piano prevede un disegno di assetto del sistema della mobilità incentrato sul completamento del sistema viario portante e sul forte potenziamento del trasporto pubblico sia su ferro che su gomma.

Facendo leva sul ruolo geografico e strategico del territorio reggiano, il PTCP mira al rafforzamento delle connessioni con le "reti lunghe", sia in senso est – ovest, che nord – sud. In particolare, il PTCP riconosce l'asse autostradale del Brennero quale principale elemento di connessione nord – sud di rilievo nazionale e internazionale, nonché asse di riferimento all'interno dello scenario di potenziamento del sistema infrastrutturale provinciale. Come riscontrabile all'interno dell'elaborato cartografico "P3a – Assetto

territoriale degli insediamenti e delle reti della mobilità, territorio rurale", viene individuato il corridoio della cispadana autostradale tra Ferrara e l'A22 e il relativo spostamento dell'attuale casello di Rolo – Reggiolo.

Relativamente al quadro dei vincoli, gli elaborati cartografici di riferimento sono costituiti da:

- P2 – Rete Ecologica Polivalente;
- P4 – Carta dei beni paesaggistici del territorio provinciale;
- P5a – Zone, sistemi ed elementi della tutela paesistica;
- P5b – Sistema Forestale e Boschivo;

L'analisi degli elaborati cartografici evidenzia la presenza di rapporti di interferenza o vicinanza tra il corridoio autostradale A22 ed i seguenti vincoli:

- Zona di Protezione Speciale IT4040017 denominata "Valle delle Bruciate e Tresinaro" all'altezza dei Km. 291 - 294
- Zone di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua e relative fasce di tutela (art. 40 delle Norme di Attuazione) in corrispondenza del Cavo Parmigiana Moglia Bottefiuma, del Naviglio di Rolo, del Collettore delle Acque Basse Reggiane;
- Particolari disposizioni di tutela di specifici elementi morfologici relativi alla presenza di dossi di pianura (art. 43 delle NA) all'altezza del Km. 285;

Si segnala altresì la presenza di particolari disposizioni relative alla tutela di specifici elementi che presentano relazioni di prossimità con il corridoio autostradale: Centri e Nuclei Storici (Art. 49 delle NA); strutture insediative territoriali storiche non urbane (art. 50 delle NA); viabilità storica (art. 51 delle NA).



Figura 3-3 Stralcio tavola “Zone, sistemi ed elementi della tutela paesistica”  
(Fonte: PTCP Reggio Emilia)

### 3.4. PIANIFICAZIONE D’AREA VASTA IN LOMBARDIA

#### 3.4.1. Piano Territoriale Regionale

##### 3.4.1.1. Premessa

Il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) è il principale strumento di riferimento per la pianificazione territoriale e paesaggistica della regione Lombardia. All’interno del piano vengono definiti gli obiettivi di sviluppo socio – economico ed i principali indirizzi per l’assetto del territorio. In particolare, il P.T.R. si pone quale strumento guida per uno sviluppo strategico del territorio in coerenza con il contesto fisico, ambientale, sociale ed economico di riferimento.

Il P.T.R. costituisce il quadro di riferimento per l’assetto territoriale della Lombardia e per l’impostazione dei Piani Territoriali di Coordinamento (P.T.C.P.) e dei Piani di Governo del Territorio (P.G.T.).

Il consiglio regionale ha adottato il P.T.R. nella seduta del 30 luglio 2009, con D.C.R. n. 874. In seguito al periodo di deposito del piano, il consiglio regionale ha esaminato le controdeduzioni ed ha approvato il piano con deliberazione n. VIII/951 del 19.01.2010. Il P.T.R. ha acquisito efficacia a partire dal giorno della sua pubblicazione sul BURL, avvenuta il giorno 17 febbraio 2010.

Il P.T.R. viene aggiornato annualmente attraverso il Programma Regionale di Sviluppo, ai fini di adattare le strategie di piano all’evolversi delle condizioni sociali ed economiche del territorio regionale. In particolare, l’ultimo aggiornamento del piano è stato approvato con d.c.r. n.766 del 26 novembre 2019, in allegato al Documento di Economia e Finanza regionale 2019. In particolare, tra i contenuti essenziali di questo aggiornamento, vi è l’introduzione del capitolo 3.4 “L’integrazione del PTR ai sensi della L.R. 31/14”.

Nel corso del 2018, Con Deliberazione del Consiglio Regionale del 19 Dicembre 2018 n. XI/411 è stata approvata l’integrazione al Piano Territoriale Regionale (PTR) ai sensi della L.R. 31/14 che fornisce le indicazioni per la redazione dei PGT e relative varianti adottati successivamente al 13 marzo 2019 e che dovranno risultare coerenti con criteri e gli indirizzi individuati dal PTR per contenere il consumo di suolo.

Il PTR procede lungo un filo logico che affronta le questioni della “soglia” di riduzione del consumo di suolo, della quantità e della qualità dei suoli liberi attualmente interessati da previsioni di trasformazione dei PGT (e di cui la L.R. 31/2014 dispone l’obiettivo di riduzione), della rigenerazione, come efficace uso del suolo urbanizzato in quanto alternativa al consumo di territorio, della qualità generale dei suoli “in gioco”, e del monitoraggio dell’attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo.

### 3.4.1.2. Contenuti generali

All'interno del Documento di Piano del P.T.R. sono definiti gli obiettivi e le strategie di sviluppo per il territorio della regione Lombardia. Il documento è inoltre corredato da quattro elaborati cartografici. Gli obiettivi individuati al suo interno costituiscono fonte di riferimento per tutti i soggetti coinvolti a vario titolo nello sviluppo e programmazione di strumenti programmatori e operativi.

Il P.T.R. individua tre macro – obiettivi quali basi per l'implementazione di politiche territoriali volte al perseguimento di uno sviluppo sostenibile:

- Rafforzare la competitività dei territori della Lombardia
- Riequilibrare il territorio lombardo
- Proteggere e valorizzare le risorse della regione

Questi discendono dagli obiettivi di sostenibilità della Comunità Europea: coesione sociale ed economica, conservazione delle risorse naturali e del patrimonio culturale, competitività equilibrata dei territori. L'efficacia dei tre – macro obiettivi passa attraverso l'articolazione di 24 obiettivi, i quali rappresentano il mezzo attraverso cui guidare le future trasformazioni in Lombardia. I 24 obiettivi sono a loro volta declinati e specificati sia dal punto di vista tematico, in relazione ai temi individuati dal PTR (ambiente, assetto territoriale, assetto economico/produttivo, paesaggio e patrimonio culturale, assetto sociale), sia dal punto di vista territoriale. In particolare, la declinazione territoriale viene effettuata sulla base di sistemi territoriali considerati come porzioni di territorio non rigide che instaurano relazioni tra di loro. I sistemi territoriali, sono individuati all'interno dell'elaborato cartografico n.4 "I sistemi territoriali del PTR" e vengono di seguito elencati:

- Il sistema metropolitano;
- Sistema territoriale della montagna
- Sistema territoriale Pedemontano
- Sistema territoriale dei laghi
- Sistema territoriale della pianura irrigua
- Sistema territoriale del Po e dei grandi fiumi

Per ognuno dei sistemi territoriali, il PTR riporta una dettagliata descrizione delle principali caratteristiche ambientali, urbanistiche e sociali, nonché un'analisi swot di dettaglio.

		Proteggere e valorizzare le risorse della Regione		
		Riequilibrare il territorio lombardo		
		Rafforzare la competitività dei territori della Lombardia		
1	Favorire, come condizione necessaria per la valorizzazione dei territori, l'innovazione, lo sviluppo della conoscenza e la sua diffusione: – in campo produttivo (agricoltura, costruzioni e industria) e per ridurre l'impatto della produzione sull'ambiente – nella gestione e nella fornitura dei servizi (dalla mobilità ai servizi) – nell'uso delle risorse e nella produzione di energia – e nelle pratiche di governo del territorio, prevedendo processi partecipativi e diffondendo la cultura della prevenzione del rischio	■	■	■
2	Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali (sistema delle fiere, sistema delle università, centri di eccellenza, network culturali), con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica	■	■	■
3	Assicurare, a tutti i territori della regione e a tutti i cittadini, l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità, tecnologiche, distributive, culturali, della formazione, sanitarie, energetiche e dei servizi	■	■	■
4	Perseguire l'efficienza nella fornitura dei servizi pubblici e di pubblica utilità, agendo sulla pianificazione integrata delle reti, sulla riduzione degli sprechi e sulla gestione ottimale del servizio	■	■	■
5	Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili) attraverso: – la promozione della qualità architettonica degli interventi – la riduzione del fabbisogno energetico degli edifici – il recupero delle aree degradate – la riqualificazione dei quartieri di ERP – l'integrazione funzionale – il riequilibrio tra aree marginali e centrali – la promozione di processi partecipativi	■	■	■
6	Porre le condizioni per un'offerta adeguata alla domanda di spazi per la residenza, la produzione, il commercio, lo sport e il tempo libero, agendo prioritariamente su contesti da riqualificare o da recuperare e riducendo il ricorso all'utilizzo di suolo libero	■	■	■
7	Tutelare la salute del cittadino, attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente, la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico, luminoso e atmosferico	■	■	■
8	Perseguire la sicurezza dei cittadini rispetto ai rischi derivanti dai modi di utilizzo del territorio, agendo sulla prevenzione e diffusione della conoscenza del rischio (idrogeologico, sismico, industriale, tecnologico, derivante dalla mobilità, dagli usi del sottosuolo, dalla presenza di manufatti, dalle attività estrattive), sulla pianificazione e sull'utilizzo prudente e sostenibile del suolo e delle acque	■	■	■
9	Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio	■	■	■
10	Promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricreative sostenibili, mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari della regione e diffondendo la cultura del turismo non invasivo	■	■	■
11	Promuovere un sistema produttivo di eccellenza attraverso: – il rilancio del sistema agroalimentare come fattore di produzione ma anche come settore turistico, privilegiando le modalità di coltura a basso impatto e una fruizione turistica sostenibile – il miglioramento della competitività del sistema industriale tramite la concentrazione delle risorse su aree e obiettivi strategici, privilegiando i settori a basso impatto ambientale – lo sviluppo del sistema fieristico con attenzione alla sostenibilità	■	■	■

Figura 3-4 Obiettivi 1 – 11 del PTR (Fonte: PTR Lombardia)

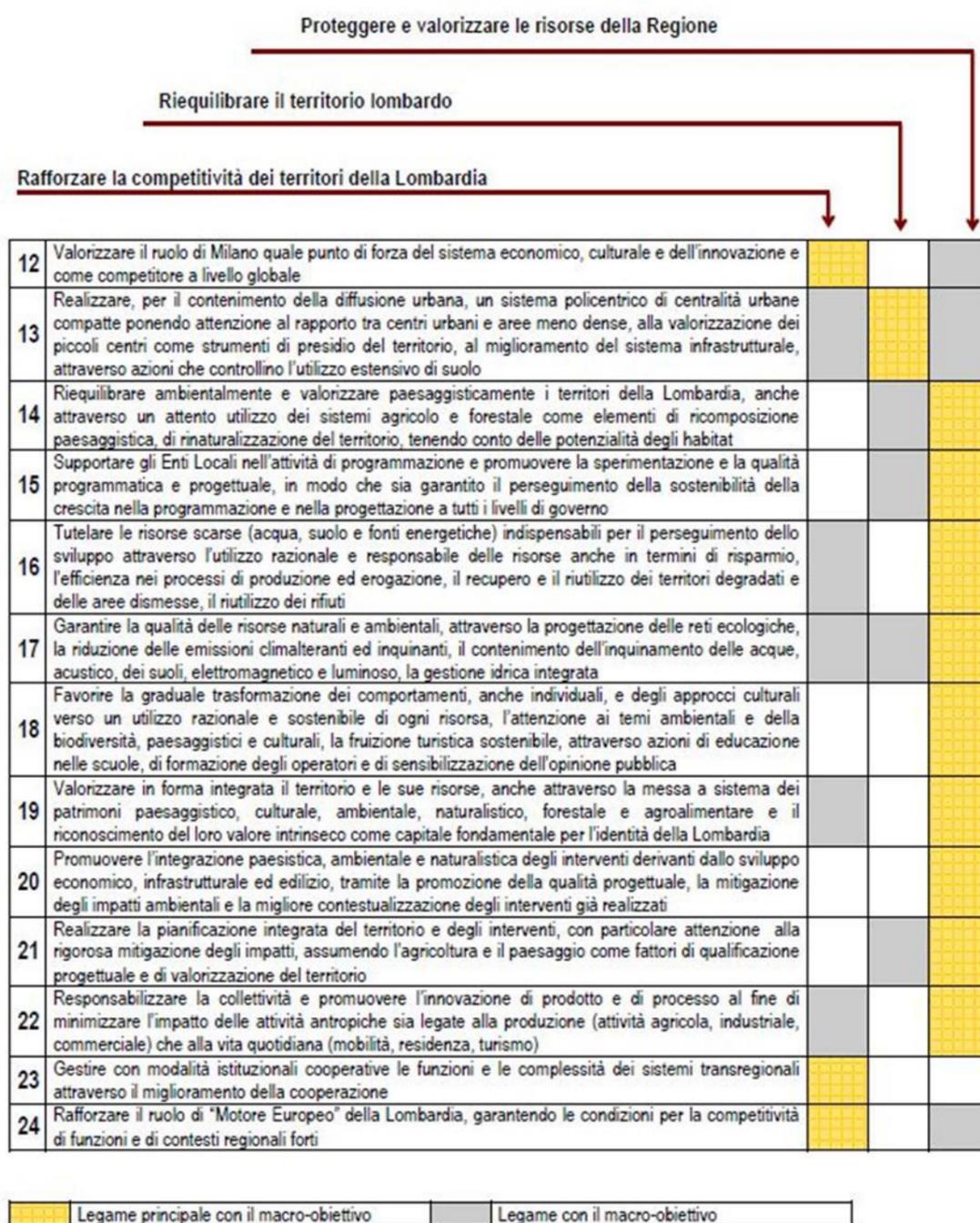


Figura 3-5 Obiettivi 12 - 24 del PTR (Fonte: PTR Lombardia)

### 3.4.1.3. Relazioni con il Progetto

Il progetto di ampliamento della terza corsia dell'Autostrada del Brennero risulta coerente con i seguenti obiettivi di piano:

- Obiettivo n. 2: favorire le relazioni di breve e lungo raggio tra i territori della Lombardia e fra questi e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche)

Ognuno dei temi individuati dal PTR è articolato rispettivamente in obiettivi e linee d'azione (o misure). Tali misure scaturiscono dalla programmazione regionale ed hanno scenari di attuazione differenti (azioni in atto, proposte già articolate, proposte in fase di elaborazione iniziale). In particolare, tra i temi individuati dal P.T.R., risultano coerenti rispetto al progetto di ampliamento in esame i seguenti obiettivi tematici:

- obiettivo tematico TM 2.1 – “Intervenire sul sistema delle infrastrutture di collegamento affinché permettano l'accesso ai poli regionali favoriscano le relazioni con l'esterno da tutto il territorio lombardo, attraverso un'effettiva integrazione con la rete europea e tra reti lunghe e reti brevi”. In particolare, tra le linee d'azione individuate viene posta attenzione su:
  - realizzazione dei corridoi europei e il potenziamento dell'accessibilità internazionale;
  - realizzazione del sistema autostradale regionale e sviluppo di una rete viaria per servire il territorio e connetterlo con i grandi sistemi;
- obiettivo tematico TM 2.2 – “Ridurre i carichi di traffico nelle aree congestionate”. Tra le linee d'azione individuate, risulta coerente con il progetto di ampliamento del corridoio autostradale la seguente linea d'azione:
  - incrementare la qualità e l'efficienza degli itinerari stradali, anche agendo sulla gerarchia della rete viaria

Relativamente alla declinazione degli obiettivi per sistemi territoriali, l'area oggetto di ampliamento ricade tra i seguenti sistemi:

- Sistema Territoriale della Pianura Irrigua: viene identificato come la porzione di territorio che si estende a sud del Sistema Territoriale Metropolitan e che si estende verso est fino a raggiungere la zona del Mantovano. Ad esclusione delle aree periurbane, in cui lo sviluppo urbanistico, infrastrutturale e produttivo hanno lentamente cancellato il carattere rurale del territorio, l'attività agricola risulta essere ancora la prevalente destinazione d'uso delle superfici. Il sistema della pianura irrigua si distingue per l'elevata qualità paesistica dei territori, frutto di secolari bonifiche e sistemazioni idrauliche e per il valore storico – culturale dei piccoli e medi centri storici che innalzano la qualità complessiva del paesaggio. Il sistema dei collegamenti presenta alcune carenze: i collegamenti ferroviari con il resto della regione non presentano livelli di qualità accettabili, sia in termini di frequenze, sia in termini di tempi di percorrenza. Il peggioramento dell'accessibilità dovuto alla vetustà e congestione contemporanea delle infrastrutture ferroviarie e viabilistiche viene individuato all'interno dell'analisi swot come una minaccia per un aumento dell'attrattività del territorio e più in generale dello standard di qualità della

vita. Tra le previsioni infrastrutturali, si segnala la previsione di un nuovo collegamento di livello regionale tra i poli di Cremona e Mantova.

- Sistema Territoriale del Fiume Po e dei Grandi Fiumi di Pianura: il sistema è caratterizzato dall'asta fluviale del fiume Po nonché dai maggiori affluenti che scorrono nella parte meridionale della regione Lombardia, sovrapponendosi al sistema territoriale Metropolitano e della Pianura Irrigua. I grandi corridoi fluviali svolgono un ruolo determinante nella costituzione della struttura agricola e nella formazione della rete ecologica regionale. Dal punto di vista infrastrutturale, il sistema territoriale è attraversato da importanti assi di trasporto su strada, i quali mettono in connessione la regione Lombardia con le regioni limitrofe.
- Sistema Territoriale dei Laghi: il sistema dei laghi è caratterizzato dalla presenza di bacini che si distinguono tra loro per conformazione morfologica e presenza di elementi di elevata qualità. Il Piano di Tutela e Uso delle acque della Regione Lombardia individua 20 laghi significativi sul territorio regionale, a cui si aggiungono numero bacini minori. Tra questi, vengono segnalati anche i laghi localizzati nella Provincia di Mantova, che possono svolgere un ruolo di rilievo nello sviluppo strategico del territorio. Il sistema costituisce un elemento di cerniera e connessione tra i diversi sistemi territoriali in direzione nord – sud e al contempo, mette in relazione il territorio regionale con le regioni limitrofe, tra cui il Veneto ed il Trentino Alto Adige. Se messi in connessione attraverso lo sviluppo di un'offerta infrastrutturale adeguata, i laghi, potranno divenire poli strategici per lo sviluppo dell'assetto strutturale regionale. In particolare, è il caso del lago di Garda e del suo territorio contermini, il quale, grazie al suo posizionamento in prossimità di alcune importanti infrastrutture di trasporto, è riuscito ad attirare la localizzazione di nuove urbanizzazioni ed elementi attrattori.

### 3.4.2. Piano Paesistico Regionale

#### 3.4.2.1. Contenuti generali

Il P.T.R., in applicazione dell'art. 19 della L.R. n. 12 del 2005, ha natura ed effetti di Piano Territoriale Paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (Decreto Legislativo n. 42 del 2004). Il Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.) è lo strumento di pianificazione attraverso cui, in Lombardia, la pubblica amministrazione disciplina le modalità di governo del paesaggio, indicando le relative azioni volte alla tutela, valorizzazione ed al miglioramento dei paesaggi lombardi. Il P.P.R. costituisce sezione specifica del Piano Territoriale Regionale (P.T.R.).

Dunque il P.T.R., approvato con DGR n.951 del 19.01.2010, contiene una serie di elaborati che vanno ad integrare ed aggiornare il Piano Territoriale Paesistico Regionale, assumendo gli aggiornamenti apportati nel corso degli anni. Gli elaborati approvati sono di diversa natura:

- la Relazione Generale, che esplicita contenuti, obiettivi e processo di adeguamento del Piano;

- il Quadro di Riferimento Paesaggistico che introduce due nuovi significativi elaborati (una lettura generale, a scala regionale, dei principali fenomeni di degrado in essere o potenziale; l'Osservatorio dei paesaggi lombardi) e aggiorna i repertori esistenti (i Repertori degli elementi regionali di rilevanza regionale sono stati aggiornati e integrati con particolare attenzione ai percorsi e ai luoghi di specifica attenzione per i valori visuali, simbolico/testimoniali e naturali);
- la Cartografia di Piano, che aggiorna quella pre-vigente migliorandone i livelli di georeferenziazione e forma grafica, integrandone e aggiornandone al contempo i dati;
- i contenuti Dispositivi e di indirizzo, che comprendono da una parte la nuova Normativa e dall'altra l'integrazione e l'aggiornamento dei documenti di indirizzo;

Il P.P.R. suddivide la Regione Lombardia in "ambiti regionali" ovvero porzioni territoriali organiche, con peculiarità paesistiche, morfologiche e storico-culturali ben delineate e caratterizzate da una precisa identità geografica. All'interno degli ambiti geografici il territorio è stato ulteriormente parcellizzato in "unità tipologiche di paesaggio", porzioni territoriali caratterizzate da omogeneità percettiva, che si basa sulla ripetitività dei motivi e unità dei contenuti, sia antropici che naturali.

#### 3.4.2.2. Relazioni con il Progetto

L'area interessata dal progetto di ampliamento dell'autostrada del Brennero ricade nell'ambito geografico n. 16 denominato "Mantovano", all'interno dell'unità tipologica "Fascia della bassa pianura" (Tavola A del P.P.R. "Ambiti Geografici e Unità Tipologiche di Paesaggio"). Più in dettaglio, l'area interessata dal progetto di ampliamento attraversa due tipologie di paesaggio, ovvero: "paesaggi delle fasce fluviali" e "Paesaggi delle colture foraggere".

Il paesaggio delle fasce fluviali interessa gli ambiti della pianura che si sono venuti a determinare nel tempo per effetto delle divagazioni dei fiumi. Tra gli aspetti rilevanti del paesaggio delle fasce fluviali sono da segnalare gli elementi morfologici, che seppur a tratti difficilmente percepibili, rappresentano un elemento di rottura e di varietà paesaggistica e percettiva. Gli indirizzi di tutela per questa tipologia di paesaggio sono orientati alla salvaguardia delle fasce fluviali e al blocco dei processi di inurbamento, salvaguardando, dove possibile, le discontinuità del suolo. La tutela deve inoltre essere prevista per tutti i manufatti, singoli o in gruppo, che hanno storicamente caratterizzato il sistema fluviale tramite attente ricognizioni volte alla costruzione di un vasto repertorio storico e l'attivazione di mirate azioni di conservazione e valorizzazione.

Il paesaggio delle colture foraggere deriva dalla bonifica secolare del territorio iniziata in epoca etrusca e continuata successivamente in epoca romana. Si individuano le tracce delle successive tecniche colturali e di appoderamento, nonché i netti rilievi delle emergenze collinari. La pianura irrigua è a sua volta costituita da tre grandi tipologie di paesaggi configurati dai tipi di coltura: risicola, cerealicola, foraggiera.

Gli indirizzi di tutela per questa tipologia di paesaggio sono rivolti all'integrità della rete irrigua e dei manufatti, spesso di antica origine. Sono inoltre da promuovere azioni e programmi di tutela finalizzati al mantenimento delle partiture poderali e delle quinte verdi.

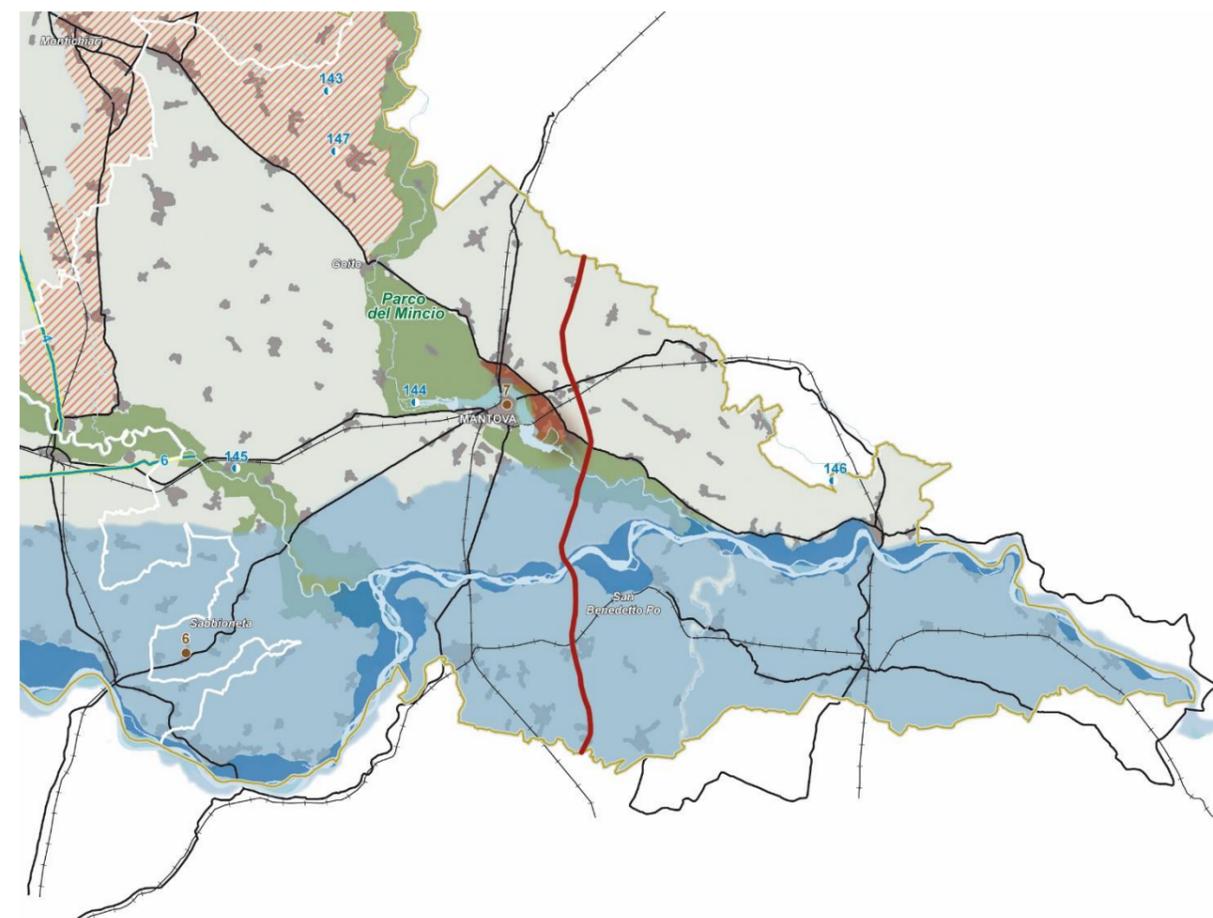


**Figura 3-6 Schema tavola “Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico”**  
(Fonte: PPR Lombardia)

All'interno dell'elaborato cartografico “Tavola B - Istituzioni per la tutela della natura”, vengono individuati gli elementi sottoposti a tutela paesaggistica. In particolare, l'elaborato cartografico evidenzia all'interno dell'ambito di analisi i seguenti elementi sottoposti a tutela:

- Il parco regionale del Mincio istituito da L.R. n. 47 del 08/09/1984;
- Il Sito di Interesse Comunitario e Zona di Protezione Speciale IT20B0010 denominato “Vallazza”;
- La Zona di Protezione Speciale IT20B0501 denominato “Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia”;
- Fasce fluviali di deflusso di piena e di esondazione (fascia A e B) lungo i fiumi Mincio e Po;
- Fascia di inondazione per piena catastrofica (fascia C) lungo i fiumi Po e Mincio;

Infine, l'elaborato cartografico “Tavola D – Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale”, evidenzia che il tratto autostradale compreso tra il Comune di Mantova e il confine regionale con l'Emilia Romagna attraversa una porzione di territorio classificata dal PPR come “Ambito di specifica tutela paesaggistica del fiume Po”. Il PPR, nell'ambito della tutela paesaggistica del Fiume Po, fissa limitazioni restrittive all'interno delle Fasce A e B del P.A.I dell'Autorità di Bacino del Fiume Po. Tali limitazioni sono individuate ai sensi della lettera c) dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004, e considerano le disposizioni contenute all'interno dello stesso Piano di Bacino.



**Figura 3-7 Stralcio tavola “Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale”**  
(Fonte: PPR Lombardia)

### 3.4.3. Provincia di Mantova: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

#### 3.4.3.1. Premessa

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Mantova è stato approvato con D.C.P. n. 61 del 28/11/2002. In seguito all'approvazione della nuova L.R. n. 12/2005 che ha riformulato la normativa relativa alla pianificazione territoriale ed ha contemporaneamente introdotto la valutazione ambientale dei piani, si è reso necessario procedere ad un adeguamento del PTCP. La Variante al piano del 2002, in adeguamento della L.R. n.12/2005, è stata approvata dal Consiglio Provinciale con delibera n. 3 dell'8/02/2010.

#### 3.4.3.2. PTCP vigente: contenuti generali

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale fissa gli obiettivi relativi all'assetto e alla tutela del territorio provinciale, configurandosi come strumento di attuazione della programmazione regionale e provinciale, nonché come strumento di indirizzo per la sostenibilità della pianificazione comunale. Il PTCP è inoltre atto di indirizzo della programmazione socio – economica ed ha valenza paesaggistico – territoriale.

Il PTCP di Mantova è composto dai seguenti documenti: relazione illustrativa, indirizzi normativi, tavole di piano, documenti del processo di VAS e VInCA, allegati di carattere analitico – metodologico.

I contenuti del PTCP di Mantova sono articolati in: sistemi tematici, obiettivi, limiti di sostenibilità, azioni regolative e azioni dirette. In particolare, i sistemi tematici che costituiscono il riferimento per i contenuti del PTCP sono:

- Il sistema paesaggistico e ambientale;
- Il sistema insediativo e produttivo;
- Il sistema del rischio, degrado e compromissione paesaggistica;
- Il sistema della mobilità e dei trasporti;
- Il sistema agricolo e rurale;

Gli obiettivi fissati dal PTCP e relativi all'assetto e alla tutela del territorio provinciale, si conformano a tre principi ordinatori: sviluppo, qualità e sostenibilità. In particolare, gli obiettivi del Piano sono suddivisi in obiettivi strategici, i quali rispondono alla visione generale di sviluppo dell'intero territorio provinciale e obiettivi generali, i quali si riferiscono ai singoli sistemi tematici.

Gli obiettivi strategici posti alla base del PTCP sono:

- Promuovere e rafforzare il sistema territoriale come sistema reticolare e di relazioni;
- Garantire la qualità dell'abitare e governare il processo di diffusione;
- Promuovere una mobilità efficiente e sostenibile;
- Promuovere la difesa e valorizzazione degli spazi rurali e delle attività agricole;
- Attivare politiche per un territorio più vivibile e per il contenimento dei rischi causati da inquinamento ambientale;

- Perseguire la valorizzazione del paesaggio e la costruzione delle reti ecologiche;
- Valorizzare il sistema turistico e integrare i valori plurali del territorio;
- Promuovere il sistema economico, valorizzando il legame tra territori e produzione;
- Incrementare le occasioni e le capacità di cooperazione, programmazione e progettazione;
- Garantire l'uso razionale e l'efficienza distributiva delle risorse energetiche e non rinnovabili.

Gli indirizzi di tutela, di sviluppo e di intervento del PTCP sono articolati con riferimento ai quattro circondari in cui è stato diviso il territorio provinciale (art.6 del documento "Indirizzi normativi"). I circondari sono stabiliti dal PTCP sulla base delle seguenti caratteristiche:

- Fattori fisico – naturali, economici e di relazione tra le polarità urbane provinciali ed extra provinciali;
- Livelli di cooperazione sovralocale in rapporto a forme sia istituzionali, sia di associazionismo volontario;

In particolare, l'area oggetto di studio attraversa il circondario C – Oltrepò Mantovano (composto da 23 comuni) e il circondario D – Medio mantovano (composto da 16 comuni).

#### 3.4.3.3. PTCP vigente: relazioni con il Progetto

Relativamente al sistema dei valori fisico – naturali, il PTCP prevede come obiettivo strategico la costruzione della Rete Verde Provinciale (RVP) con funzione ecologica e fruitiva. La RVP, strutturata su tre livelli, rappresenta un'evoluzione della Rete Ecologica Provinciale individuata già all'interno del precedente PTCP e costituisce il riferimento principale per l'elaborazione di iniziative volte alla valorizzazione e tutela del patrimonio naturalistico.

Come riscontrabile all'interno dell'elaborato cartografico "Sistema paesaggistico – Valore fisico e naturale 1°", l'area interessata dall'ampliamento del corridoio autostradale A22 attraversa i corridoi ecologici appartenenti sia al primo livello della RVP, sia al secondo livello. In particolare, vengono attraversati i corridoi ecologici primari che si sovrappongono ai corsi del fiume Po e del Fiume Mincio e ne vengono individuati i principali punti di conflitto esistenti. Come specificato all'art. 63.3 degli indirizzi normativi, negli ambiti interessati da interferenze e in quelli interessati da eventuali nuovi progetti, "devono essere adottate soluzioni progettuali idonee alla mitigazione dei tratti viabilistici e deve essere previsto un incremento delle opere per gli elementi di compensazione".

Relativamente al sistema infrastrutturale, successivamente all'entrata in vigore della Legge Urbanistica Regionale n. 12/2005, al PTCP spetta "la definizione del programma generale delle maggiori infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità e le principali linee di comunicazione in coerenza con la programmazione regionale". Il PTCP ha inoltre in capo l'elaborazione di criteri relativi alla progettazione ed all'inserimento ambientale e paesaggistico delle infrastrutture.

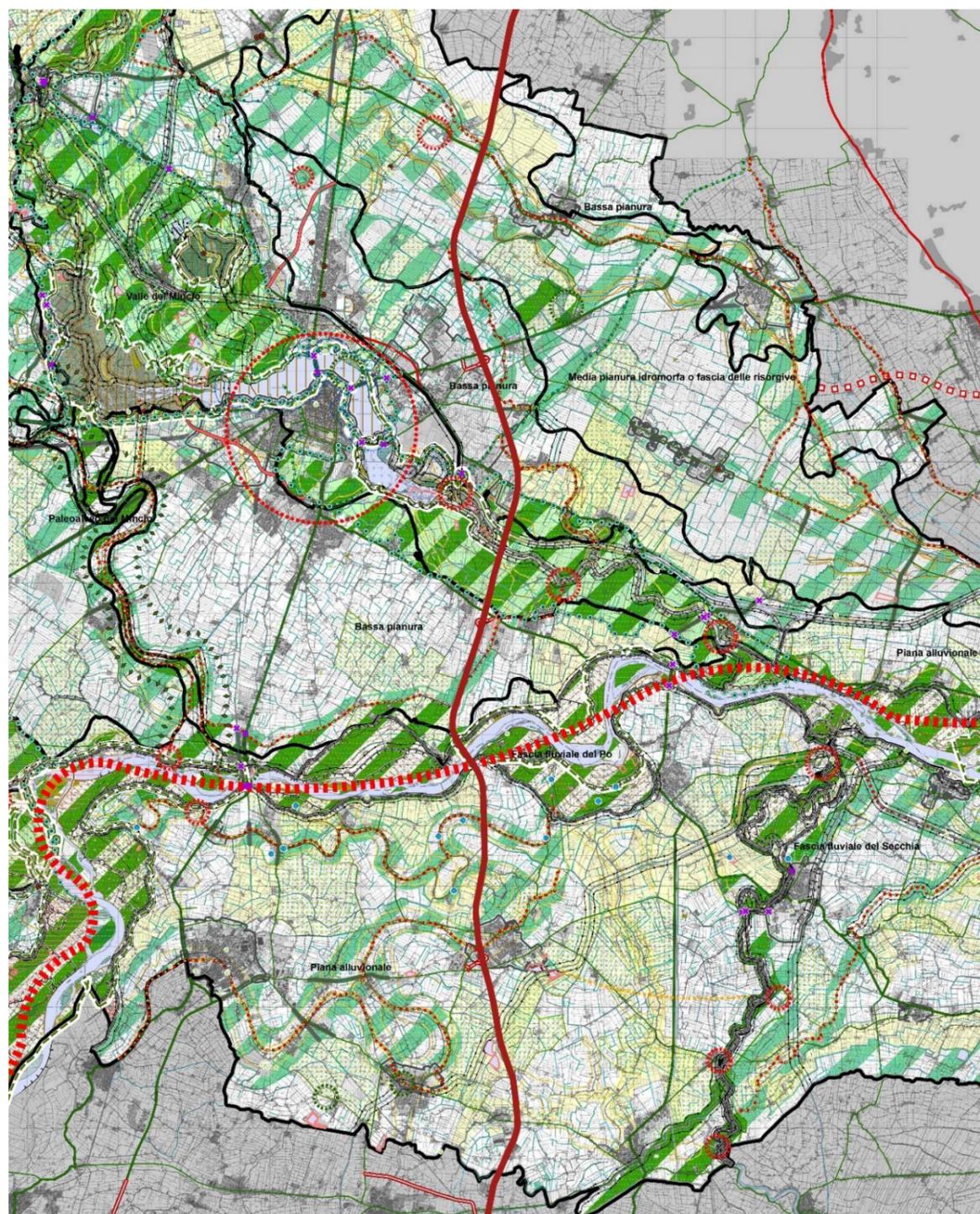


Figura 3-8 Stralcio tavola "Sistema paesaggistico – Valore fisico e naturale" (Fonte: PTCP Provincia di Mantova)

Il PTCP agisce sul territorio ai fini del raggiungimento dei seguenti obiettivi: favorire la connessione tra il Comune di Mantova e i principali corridoi interregionali attraverso interventi sul sistema delle infrastrutture di collegamento; promuovere la pianificazione integrata della rete infrastrutturale e una progettazione volta all'integrazione paesaggistica e ambientale degli interventi infrastrutturali; promozione di forme integrate di trasporto per persone e merci ai fini di ridurre i carichi di traffico lungo i percorsi maggiormente congestionati.

L'assetto strategico relativo al sistema infrastrutturale classifica l'asse autostradale A22 come corridoio di "servizio nei confronti della mobilità nazionale". L'autostrada del Brennero svolge quindi il ruolo di asse principale all'interno del quadro infrastrutturale della provincia mantovana. Come riscontrabile all'interno dell'elaborato cartografico "Sistema della mobilità e dei trasporti", il piano prevede la riqualificazione del corridoio autostradale A22. In particolare, per quanto riguarda gli interventi di potenziamento delle reti infrastrutturali, il Piano prevede l'istituzione di misure di salvaguardia (art. 65, comma 1 degli Indirizzi Normativi). Il PTCP prevede inoltre per tutti i tratti della rete infrastrutturale esistenti o da potenziare la realizzazione di "opere mitigative e compensative avente valore di dotazioni ambientali delle infrastrutture e della mobilità" (art.63 degli Indirizzi Normativi).

#### 3.4.3.4. Adeguamento PTCP vigente al PTR: relazioni con il Progetto

Come già accennato, la legge regionale n. 31/2014 ha disposto l'adeguamento dei PTCP ai criteri, indirizzi e linee tecniche di riduzione del consumo di suolo entro 24 mesi dalla definizione degli stessi nel Piano Territoriale Regionale (PTR). L'integrazione al PTR è stata approvata dal Consiglio Regionale il 19/12/2018 ed ha acquisito efficacia con la pubblicazione sul BURL n. 11 del 13/03/2019. Con Decreto Presidenziale n. 38 dell'11/04/2019 la Provincia di Mantova ha avviato il procedimento di adeguamento del PTCP al PTR e la relativa procedura di VAS.

Dall'analisi degli elaborati cartografici dell'integrazione al PTR, e in particolare dell'elaborato "05.D1 Suolo Utile Netto", si evidenzia il livello di criticità a cui è sottoposto il "Suolo Utile Netto", ovvero il suolo non urbanizzato che non è interessato da significativi vincoli (fisici o normativi) di trasformabilità e che è quindi più esposto alle possibili aspettative di trasformazione insediativa. In particolare, si evidenzia che l'asse autostradale A22 risulta già compreso all'interno della superficie urbanizzata. Più nel dettaglio, le aree contermini all'asse autostradale sono classificate con un indice di urbanizzazione differente a seconda della localizzazione. Si riportano di seguito i valori dell'indice di urbanizzazione procedendo in direzione da sud verso nord:

- dal confine con la Regione Emilia Romagna sino al km. 262: livello non critico = <20%
- dal km. 262 sino al km. 259: livello mediamente critico = 35% - 50%
- dal Km. 259 al km. 250: livello poco critico = 20% - 35%
- dal km. 250 fino al confine con la regione Veneto: livello non critico = <20%

L'asse autostradale A22 si inserisce all'interno di un contesto territoriale non eccessivamente critico dal punto di vista dell'indice di uso del suolo, ad esclusione del tratto presente in prossimità della Città di Mantova.

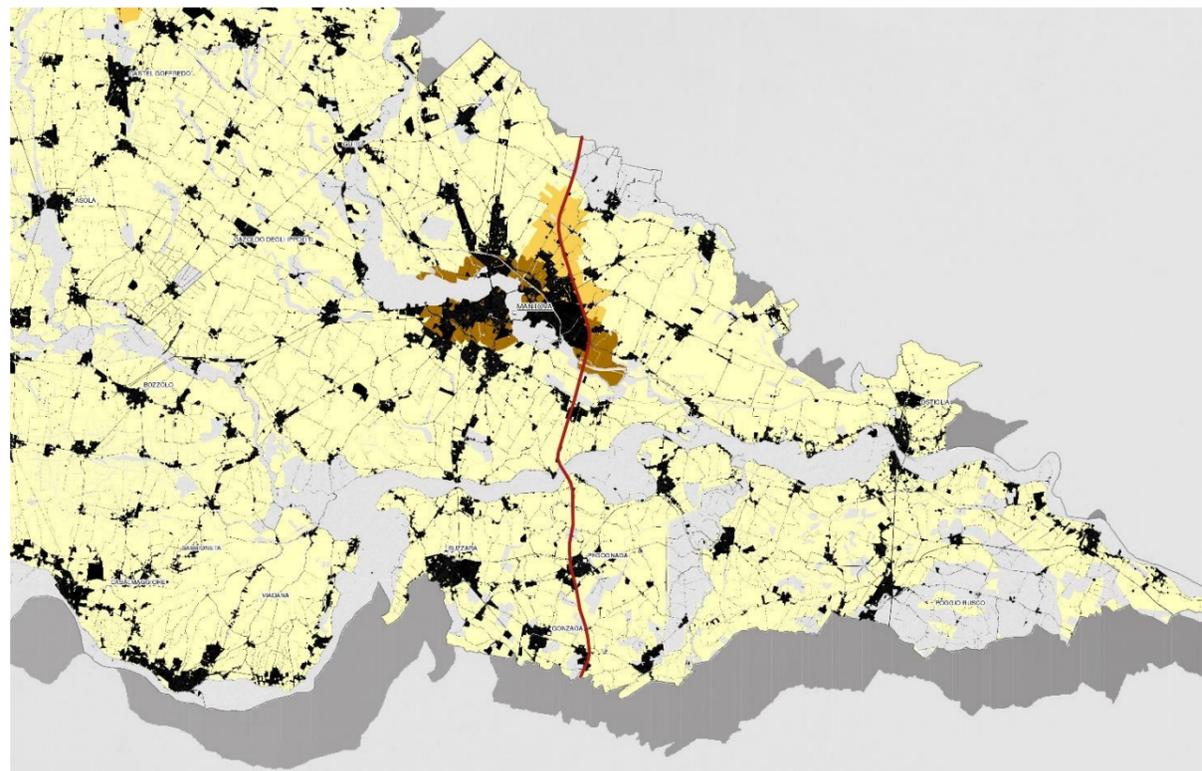


Figura 3-9 Stralcio tavola "05.D1 Suolo utile netto" (PTR Lombardia)

### 3.5. PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA IN VENETO

#### 3.5.1. Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

##### 3.5.1.1. Premessa

Lo strumento di pianificazione che definisce l'assetto territoriale della Regione Veneto è il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento approvato con DCR n. 462 in data 18/11/1992. Il PTRC, in coerenza con le indicazioni della programmazione socio-economica dettate dal Piano Regionale di Sviluppo (PRS) indica gli obiettivi e le principali linee guida inerenti l'organizzazione, la trasformazione e l'assetto del territorio regionale. Il piano territoriale riporta inoltre al suo interno le strategie e le modalità per la realizzazione delle previsioni prefigurate.

Il PTRC rappresenta la risposta agli obblighi definiti con la legge 431/1985, che riguardano la salvaguardia di "zone di particolare interesse ambientale" da operarsi attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela dei beni culturali e ambientali.

##### 3.5.1.2. PTRC vigente: contenuti generali

Le tematiche del PTRC vengono approfondite per ambiti territoriali, governati attraverso l'istituzione di Piani d'Area (ex lege urbanistica regionale n. 61/1985); questi strumenti sono rivolti alla gestione delle problematiche connesse alle trasformazioni di ambiti circoscritti predefiniti e alla compatibilità delle stesse rispetto alla risorsa ambiente. Secondo la Legge Urbanistica Vigente al momento della redazione del PTRC, quest'ultimo rappresenta il principale strumento di riferimento per lo sviluppo del sistema economico e sociale, garantendo al contempo la conservazione dei caratteri specifici dell'insediamento. Il PTRC si articola per Piani di Area che approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente.

Il PTRC è strutturato in quattro grandi sistemi, ovvero:

- Sistema ambientale, suddiviso nei sottosistemi riguardanti:
  - Le risorse fisiche
  - Le risorse naturalistico – ambientali
  - Il territorio agricolo
  - I beni storico – culturali
  - I parchi e le riserve
- Sistema insediativo
- Sistema produttivo
- Sistema relazionale, suddiviso nei sottosistemi relativi a:
  - Mobilità di livello interregionale
  - Mobilità di livello regionale
  - Mobilità sub-regionale e locale

Infine, le Norme di Attuazione del PTRC definiscono direttive, prescrizioni e vincoli: le direttive determinano l'obbligo di adeguamento da parte dei soggetti della pianificazione subordinata (Province, Comunità montane, Comuni, ecc.). Per quanto riguarda le prescrizioni ed i vincoli, essi determinano l'automatica variazione dei Piani di livello inferiore, ed esplicano pertanto operatività ed efficacia immediate.

##### 3.5.1.3. PTRC vigente: relazioni con il Progetto

Relativamente al sistema relazionale, il PTRC individua i seguenti obiettivi:

- Mobilità di livello sovra regionale: integrazione del Veneto con i sistemi relazionali delle regioni contermini italiane ed europee;
- Mobilità di livello regionale: riqualificazione, integrazione e rafforzamento del sistema viabilistico esistente, al fine di migliorare l'accessibilità ed il livello di servizio;
- Mobilità sub – regionale e locale: raccordo del sistema viario locale con i nodi del sistema reticolare regionale, con i poli e con i centri urbani;

L'elaborato cartografico "Tav. 6 – Schema della viabilità primaria: itinerari regionali ed interregionali", prevede il rafforzamento della viabilità presente lungo le due principali

direttrici infrastrutturali “est – ovest” e “nord – sud”. Viene altresì previsto il miglioramento dei collegamenti ferroviari e l'accesso ai poli portuali, aeroportuali e intermodali.

Per quanto riguarda l'analisi dei vincoli paesaggistico - ambientali, dalla consultazione dell'elaborato cartografico “Tav.2 – Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale” non viene rilevata nessuna interferenza tra il corridoio autostradale oggetto di ampliamento con ambiti di rilevanza naturalistico – ambientale.

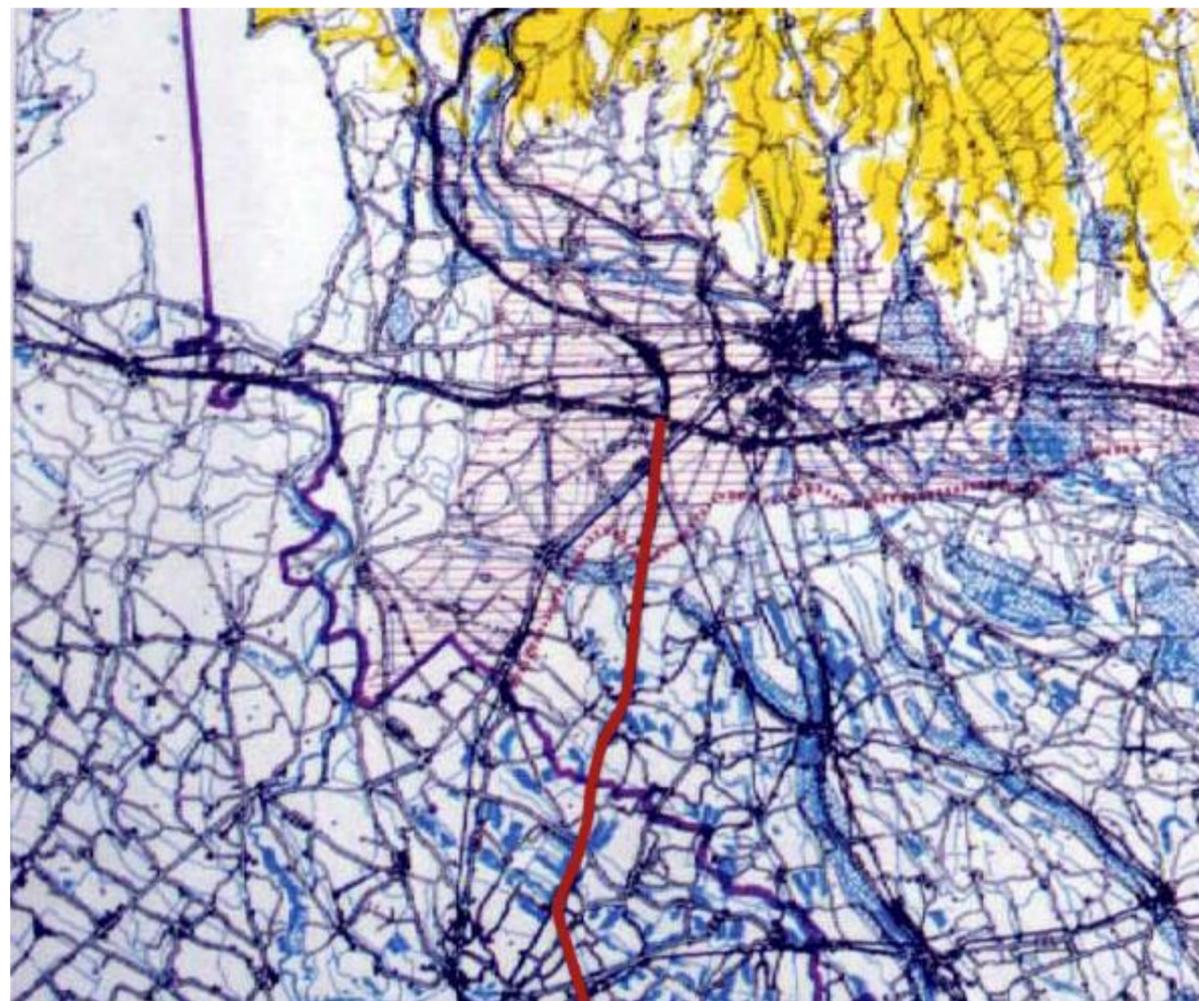


Figura 3-10 Schema tavola “Tav. 1 – Difesa del suolo e degli insediamenti” (Fonte: PTRC Veneto)

Contestualmente, l'elaborato cartografico “Tav. 1 – Difesa del suolo e degli insediamenti”, riscontra, nel tratto compreso all'interno della Provincia di Verona, l'interferenza del corridoio autostradale con una porzione di territorio classificata dal piano come “fascia di ricarica degli acquiferi” (art. 12 delle NA). Come riportato all'interno delle norme di attuazione del piano, all'interno delle fasce di ricarica degli acquiferi, “è vietato il nuovo insediamento di attività industriali, dell'artigianato produttivo, degli allevamenti zootecnici e di imprese artigiane di

servizi con acque reflue non collegate alla rete fognaria pubblica o di cui non sia previsto, nel progetto della rete fognaria approvata, la possibilità di idoneo trattamento o, per i reflui di origine zootecnica, il riutilizzo, e comunque uno smaltimento compatibile con le caratteristiche ambientali dell'area”.

#### 3.5.1.4. Nuovo PTRC adottato: contenuti generali

La Regione Veneto ha avviato con propria deliberazione n. 815 del 30 marzo 2001 il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, per riformulare lo strumento a fronte del nuovo quadro del Programma Regionale di Sviluppo e in conformità con le disposizioni del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.lgs 42/2004).

Il nuovo PTRC dovrebbe prefigurarsi come uno strumento atto a creare una rete di relazioni tra enti istituzionali e società civile e che “disegna” il territorio nel rispetto delle risorse non riproducibili e sulla base del soddisfacimento delle esigenze espresse.

L'inizio del processo di costruzione del nuovo PTRC è rappresentato dal Documento Preliminare per le consultazioni; si tratta di una fase di concertazione tra i soggetti portatori di interesse per la definizione di un quadro di obiettivi condiviso. Il documento preliminare è stato adottato dalla Giunta Regionale con deliberazione n°2587 in data 07.08.2007; con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 è stato successivamente adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

Tuttavia, la normativa nazionale in materia di paesaggio contenuta nel D. Lgs. 42/2004, “Codice dei beni culturali e del paesaggio”, ha introdotto l'obbligo di elaborazione congiunta Stato – Regione del Piano paesaggistico regionale, anche nella forma di piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

A tal fine, è stata adottata la variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del 2009, con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013.

Il PTRC si pone come raccordo tra politiche e interventi e costruisce un processo di analisi e valutazione delle scelte che definiscono il “progetto d'insieme” del piano stesso.

Per quanto al PTRC venga riconosciuto un potere decisionale rilevante relativamente al governo del territorio, esso deve garantire che ciascuna scelta operata in sede di pianificazione territoriale garantisca contenuti efficaci e coerenti con le linee di sviluppo prefigurate.

La “bussola” per la costruzione del PTRC è rappresentata dal Piano Regionale di Sviluppo PRS rispetto al quale ha assunto i seguenti obiettivi:

- elaborare una politica territoriale coerente con il sistema delle infrastrutture esistenti e programmate;
- promuovere l'organizzazione razionale delle zone produttive nel rispetto degli aspetti di sostenibilità ambientale;
- localizzare i centri direzionali del terziario in corrispondenza dei centri maggiori e in prossimità dei grandi nodi di comunicazione;

- rilanciare e sostenere commercio e residenza all'interno dei centri storici;
- tutelare il patrimonio agricolo e favorire la specializzazione delle produzioni;

Il PRS approvato il 22.02.2007, ovvero l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività di pianificazione della Regione e ne fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo, è uno strumento di conoscenza e di definizione strategica di lungo periodo che propone una visione unitaria degli indirizzi e delle politiche istituzionali e territoriali della Regione.

L'attuale PRS è l'esito del processo di revisione che ha aggiornato la precedente edizione nel tentativo di renderlo più coerente rispetto alle trasformazioni territoriali, socioeconomiche e istituzionali avvenute. Il nuovo PRS è stato approvato in seguito all'emanazione della nuova Legge Urbanistica Regionale.

Il piano del '92, ancora vigente, suddivide i suoi contenuti in settori funzionali, raggruppati in: sistema ambientale, sistema insediativo, sistema produttivo, sistema relazionale (trasporti e comunicazioni). Il piano territoriale, in coerenza con il PRS, indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale.

Il quadro degli obiettivi del PTRC del 2009 è articolato invece per macro-temi: uso del suolo, biodiversità, energia risorse e ambiente, mobilità, sviluppo economico, crescita sociale e culturale. Ciascun macro-tema viene restituito graficamente attraverso rappresentazioni di sintesi delle basi conoscitive orientate al progetto. Le linee strategiche per la programmazione delle trasformazioni sono state poi riprese all'interno del Quadro sinottico del Sistema degli obiettivi.

È possibile distinguere i contenuti del piano regionale in tre categorie:

- la disciplina di pianificazione di livello generale del territorio, che fa del PTRC lo strumento di riferimento e di coordinamento per i livelli di governo subordinati;
- le direttive destinate alla pianificazione di livello provinciale, settoriale e comunale;
- l'apparato dei vincoli e delle prescrizioni, che dovranno essere recepiti dai piani;

Il legame tra paesaggio e territorio rappresenta uno dei temi fondamentali che stanno alla base delle elaborazioni di piano che interessano il livello di pianificazione regionale; la notevole considerazione dei valori paesaggistici all'interno del PTRC consente di conciliare gli interventi di trasformazione attuali con preesistenze, simboli e significatività ereditate dal passato; in tal modo viene garantito il rispetto dei valori ambientali, identitari e storici.

Per il territorio regionale non compreso in tali ambiti, il PTRC demanda ai Comuni la competenza di governare i valori paesistico - ambientali attraverso gli strumenti di pianificazione locale.

### 3.5.1.5. Nuovo PTRC adottato: relazioni con il Progetto

Per quanto riguarda il sistema delle infrastrutture, il PTRC mira a governare il rapporto tra le infrastrutture e il sistema insediativo e a "una razionalizzazione del territorio urbanizzato sulla base della presenza dei corridoi plurimodali, del Sistema Ferroviario Metropolitano

Regionale (SFMR) e dell'asse viario della Pedemontana. Il PTRC raccoglie la sfida per l'elaborazione di un progetto unitario di rete infrastrutturale che si basa sul raggiungimento di molteplici obiettivi quali:

- Mettere a sistema gli aeroporti;
- Mettere a sistema la portualità;
- Mettere a sistema la rete degli interporti e promuovere la logistica;
- Completare il sistema delle reti infrastrutturali di rilevanza nazionale ed interregionale (TAV);
- Migliorare l'accessibilità al sistema delle città e delle aree metropolitane;

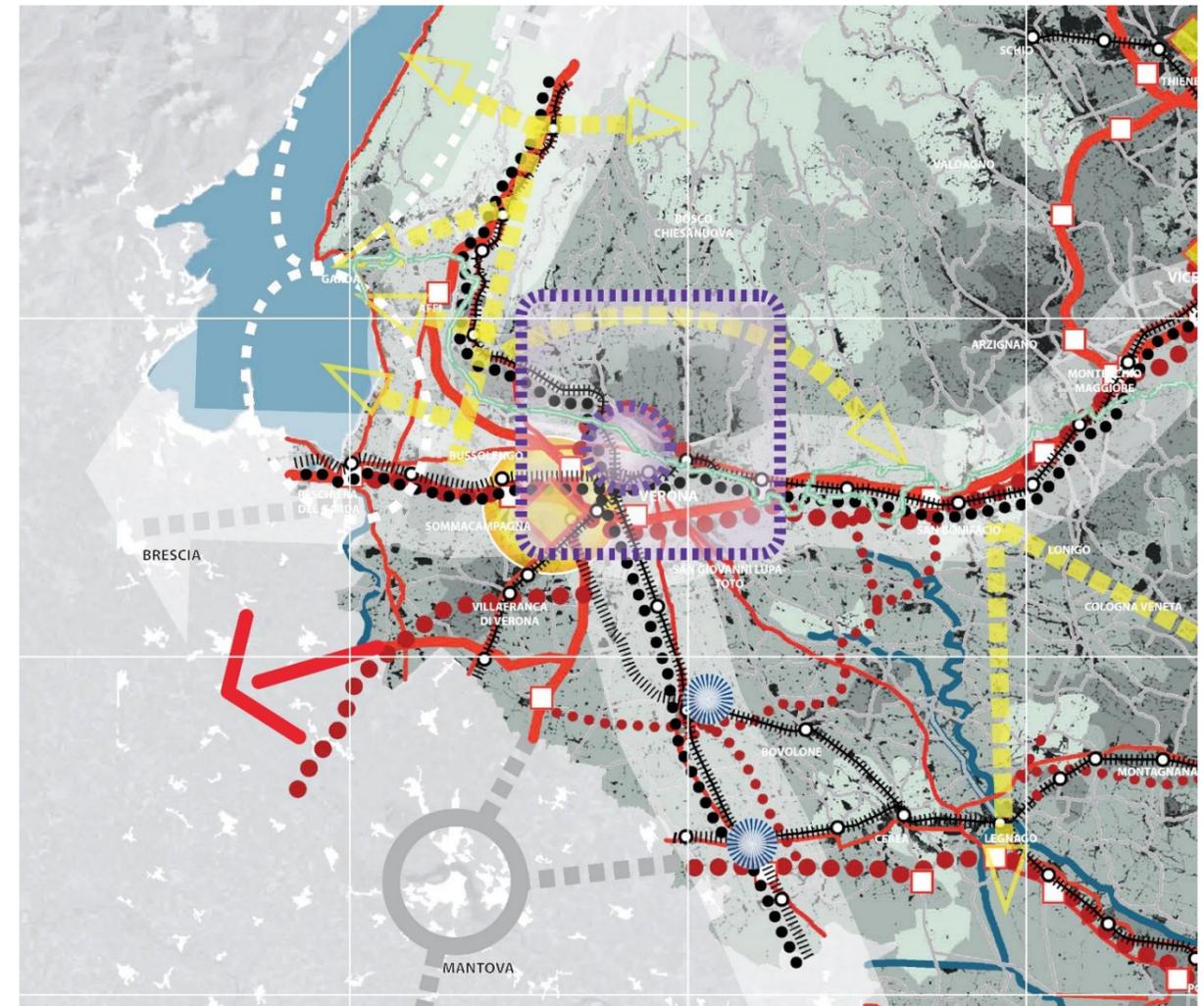


Figura 3-11 Stralcio tavola "Tavola 4 – Mobilità" (Fonte: PTRC adottato 2009)

In particolare, tra gli interventi infrastrutturali previsti dal PTRC, vi sono: la “Pedemontana veneta” già prefigurata nel PTRC vigente e la nuova autostrada Romea. Le previsioni di piano relative al sistema infrastrutturale interessano anche la mobilità su ferro con previsioni di sviluppo relative a: il potenziamento dell'asse del Brennero, il completamento del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale e un miglior raccordo dei collegamenti ferroviari con la rete ad alta capacità/alta velocità il quale collegherà tra loro i sistemi metropolitani e regionali europei.

### 3.5.1.6. Variante al nuovo PTRC adottato: contenuti generali

Il D.Lgs. n. 63/23008 “Ulteriori disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in relazione alle problematiche di gestione e tutela del paesaggio ha introdotto l'obbligatorietà della co-pianificazione Stato – Regioni per la parte relativa ai beni paesaggistici.

Ai fini dell'attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC, la Regione Veneto ha sottoscritto in accordo con lo Stato, nello specifico con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC), apposita intesa sottoscritta in data 15 luglio 2009, per la stesura di variante parziale al PTRC del 2009. Per l'attuazione di tale Intesa è stato istituito un Comitato Tecnico per il Paesaggio (CTP) a composizione ministeriale e regionale, incaricato della definizione dei contenuti del variante al PTRC del 2009.

Come già accennato, con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013, è stata adottata la Variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del 2009.

In conformità al codice ed alla L.R. 11/04 e a s.m.i., la Variante delinea un processo di pianificazione paesaggistica articolato in due diversi momenti: uno, dal carattere più generale, che riguarda la pianificazione regionale con specifica valenza paesaggistica, e uno più dettagliato relativo invece alla Pianificazione Paesaggistica Regionale d'Ambito (PPRA). I PPRA riguarderanno parti di territorio regionale individuate all'interno della variante al PTRC del 2009.

Inoltre, in seguito alle mutate condizioni dei settori dell'economia, dell'energia, della sicurezza idraulica, ai fini di un adeguamento alle linee programmatiche dettate all'interno del Programma Regionale di Sviluppo (PRS), la Variante al PTRC prevede un aggiornamento dei contenuti territoriali. In sintesi, la variante parziale al PTRC riprende quindi l'impianto strategico già delineato nel PTRC del 2009 e ha ad oggetto l'attribuzione della valenza paesaggistica ed un parziale aggiornamento relativo a:

- la Città, con riguardo al sistema metropolitano delle reti urbane e all'aggiornamento delle piattaforme metropolitane differenziate per rango ed ambito territoriale;

- il Sistema Relazionale, con riferimento in particolare alla mobilità e alla logistica, in relazione alle dinamiche generate dai corridoi europei che attraversano il territorio della regione;
- la Difesa del suolo, con riferimento in particolare alle problematiche derivanti dal rischio idraulico e dal rischio sismico.

### 3.5.1.7. Variante al nuovo PTRC adottato: relazioni con il Progetto

La ridefinizione delle reti trans europee di trasporto ha previsto un rafforzamento del ruolo strategico della Regione Veneto in quanto attraversato da tre corridoi Ten – T rispetto ai dieci del core network su cui investirà l'Europa nei prossimi anni. In particolare, i tre corridoi che attraversano la Regione Veneto sono:

- Il corridoio del n. 1 “Corridoio Helsinki – La Valletta” il quale attraversa la Regione Veneto e tocca l'importante hub del Quadrante Europa di Verona;
- Il corridoio n. 5 “Corridoio Mediterraneo” il quale tocca l'asse Verona – Venezia – Trieste
- Il nuovo “Corridoio Adriatico – Baltico” il quale giungendo dal mar Baltico, tocca in Italia l'asse ferroviario Tarvisio – Venezia – Ravenna – Bologna – Ancona.

In questo disegno europeo le città di Verona e Venezia diventano nodi urbani della rete Ten – T; l'evoluzione del territorio e le importanti previsioni di sviluppo per il futuro comportano lo sviluppo di un modello territoriale aperto a nuove connessioni che vadano oltre i confini regionali e che consentano al Veneto di porsi in maniera competitiva sulla scena Europea.

Il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada del Brennero, sebbene non citato esplicitamente all'interno della relazione di piano, risulta comunque coerente con le previsioni di sviluppo del territorio veneto.

## 3.5.2. Piano d'Area “Quadrante Europa”

### 3.5.2.1. Contenuti generali

Come richiamato nei precedenti paragrafi introduttivi, il Piano d'Area è uno strumento di approfondimento del PTRC vigente, il cui obiettivo primario è l'individuazione di soluzioni volte alla tutela e alla trasformazione di specifici ambiti territoriali.

Introdotti dalla L.R. 61/1985 sull'assetto e il governo del territorio, i Piani d'Area hanno acquisito valenza paesistica per effetto della L.R. 9/1986, predisposta in adeguamento della Legge 431/1985 (Legge Galasso). In particolare, i Piani d'Area, al pari del PTRC, costituiscono strumento di pianificazione sovraordinata rispetto a tutti gli altri piani.

La porzione di territorio veneto attraversata dal corridoio infrastrutturale oggetto di questo studio, è normata dal Piano d'Area “Quadrante Europa” (PAQE). Quest'ultimo interessa il territorio di 22 comuni della Provincia di Verona localizzati in prossimità dell'incrocio tra i

corridoi autostradali A22 – Autostrada del Brennero (Modena – Passo del Brennero) e A4 (Torino – Venezia).

Il PAQE è stato adottato con D.G.R. n. 2173 del 17/06/97 e successivamente approvato con D.G.R. n. 69 del 20/10/1999. Il Piano è stato successivamente oggetto di modifiche attraverso 4 varianti:

- Variante 1, adottata con D.G.R. n. 2569 del 28/09/2001 e approvata con D.G.R. n.61 del 17/11/2003
- Variante 2, adottata con D.G.R. n. 3769 del 06/12/2005 e approvata con D.G.R. n.3446 del 07/11/2006
- Variante 3, adottata con D.G.R. n. 850 del 11/03/2005 e approvata con D.G.R. n.2927 del 19/09/2006
- Variante 4, adottata con D.G.R. n. 3807 del 09/12/2009 e approvata con D.G.R. n.828 del 15/03/2010

Infine, in data 17/12/2019, con D.G.R. n. 1912, è stata adottata la Variante n. 5 del Piano d'Area Quadrante Europa recante modifiche relative all'adeguamento e al coordinamento delle norme di Piano con quanto disposto dalla legislazione nazionale e regionale in materia di gestione di rifiuti e commercio.

Ad eccezione della porzione meridionale del quadrante, per lo più destinata ad utilizzi agricoli, quasi tutto il territorio è stato interessato nel tempo da un vasto processo di urbanizzazione diffusa. Quest'ultima, caratterizzata dall'espansione a tratti disorganizzata di manufatti residenziali e produttivi, ha dato il via alla nascita e espansione dell'area metropolitana di Verona.

Il PAQE, articolato in direttive, vincoli e prescrizioni, propone un disegno dell'area metropolitana volto al raggiungimento di un equo bilanciamento tra sviluppo territoriale e salvaguardia delle risorse ambientali.

Il PAQE individua inoltre direttive e norme in merito ad alcuni "luoghi centrali", considerati di particolare importanza per l'immagine della città: dette prescrizioni e vincoli in merito al sistema paesaggistico ed ambientale, individuando tutte quelle situazioni di criticità ambientale che necessitano di interventi di mitigazione. Il PAQE rappresenta quindi lo strumento che delinea le linee di sviluppo per il territorio dell'area metropolitana di Verona, delegandone l'effettiva realizzazione agli strumenti urbanistici comunali.

### 3.5.2.2. Relazioni con il Progetto

Il sistema infrastrutturale territoriale caratterizzante l'area metropolitana di Verona è costituito dai corridoi autostradali "A4 – Autostrada Serenissima" e "A22 – Autostrada del Brennero", i quali attraversano il territorio veneto rispettivamente in direzione est – ovest e nord – sud.

Relativamente al sistema infrastrutturale, ai fini dell'analisi di coerenza del progetto di ampliamento dell'autostrada rispetto alle previsioni del PAQE, si è fatto riferimento ai seguenti documenti:

- elaborato cartografico "Tavola 1", contenente le indicazioni relative alla viabilità di connessione di scala territoriale e locale;
- indicazioni contenute all'interno delle NTA, più specificatamente all'art. n. 5 "Sistema relazionale, delle infrastrutture e della mobilità";

Nell'elaborato cartografico "Tavola 1" non sono specificati particolari previsioni relative al corridoio autostradale A22.

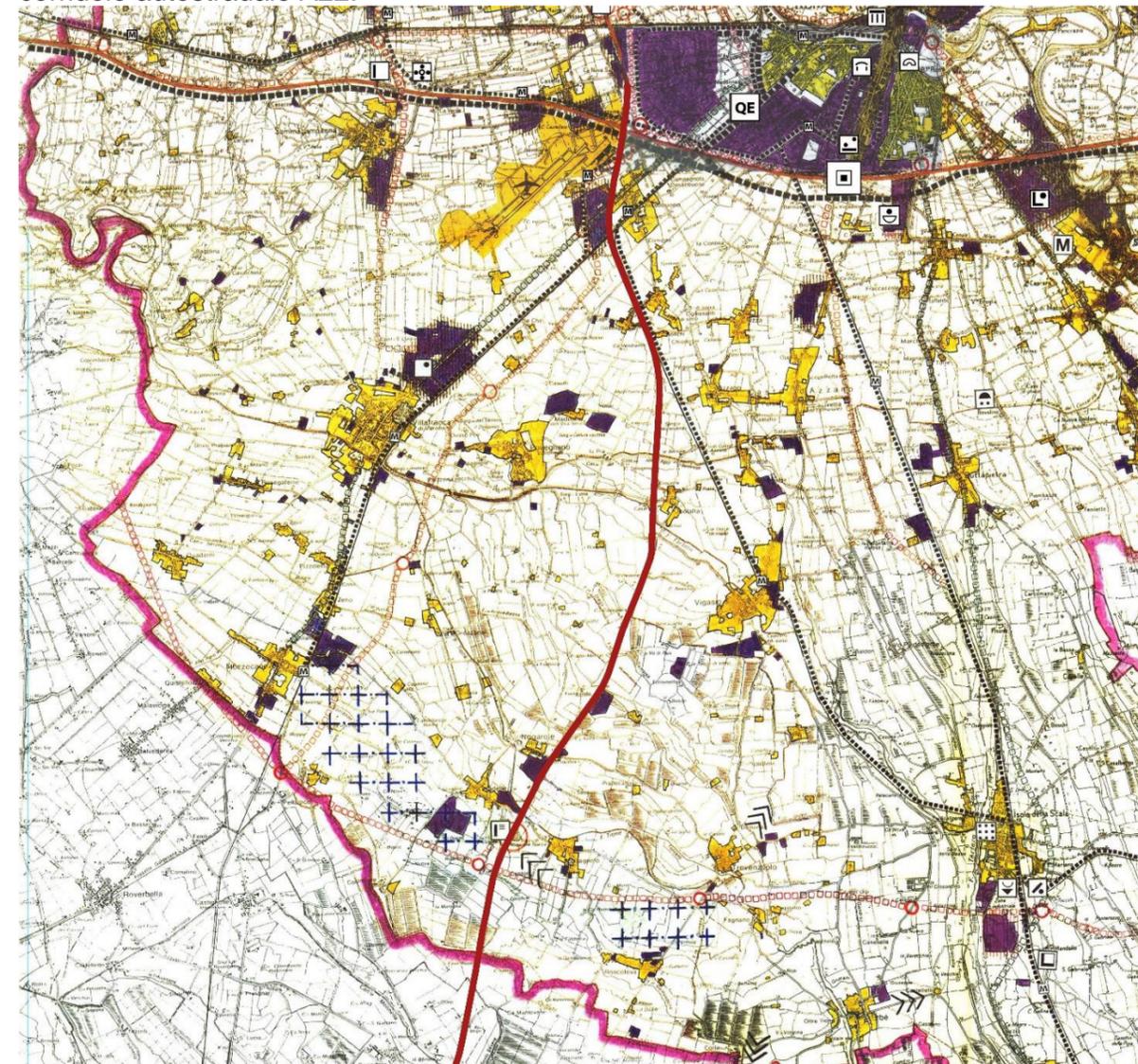


Figura 3-12 Schema Grande Rete e Rete di Base previsione PRIT2025

Contestualmente, l'art. n. 5 delle NTA, prescrive che "gli interventi di allargamento della sede autostradale o di modifica dei tracciati esistenti sono subordinati alla messa in opera,

nei pressi degli insediamenti urbani, di barriere antirumore a verde da realizzarsi con tecniche di ingegneria naturalistica”.

Le NTA prevedono inoltre che in prossimità dei caselli vengano rispettate le seguenti direttive:

- le autorità autostradali predispongano un progetto per la raccolta e depurazione delle acque di ruscellamento dei piazzali e per la sistemazione di idonee barriere antirumore;
- al fine della sicurezza stradale e di favorire lo scorrimento veicolare, provvedono ad organizzare opportunamente gli incroci tra le bretelle autostradali e le strade laterali confluenti;
- le autorità competenti provvedono con opportuni accorgimenti a ridurre l'impatto visivo di cavalcavia e sottopassi in prossimità dei caselli, per migliorare la qualità complessiva del disegno urbano;

Per quanto il sistema ambientale, come riportato al Titolo IV “Ecosistema”, si segnalano le prescrizioni contenute nei seguenti articoli:

- art. 46 “Variazioni della qualità dell’aria” che detta direttive ai Comuni in materia di contenimento dell’inquinamento dell’aria dovuto sia ad attività produttive (che vanno dunque opportunamente localizzate) che al traffico veicolare;
- art. 47 “Corridoio di difesa dell’inquinamento acustico” che prescrive che “i progetti di nuovi tracciati viari e ferroviari ricadenti nei corridoi di difesa dall’inquinamento acustico devono contenere idonee soluzioni per minimizzare l’impatto acustico sull’ambiente circostante”;
- art. 52 “Fascia di ricarica degli acquiferi”; come già individuato nell’analisi del PRC della Regione Veneto, il corridoio autostradale A22 attraversa in parte l’area indicata come fascia di ricarica degli acquiferi. Anche le NTA del PAQE prescrivono l’allacciamento alla rete fognaria per lo smaltimento degli scarichi di varia origine;

Per quanto riguarda il Titolo V delle NTA “Sistema dei paesaggi aperti ed urbani”, si segnala l’attraversamento di un “ambito di interesse paesistico – ambientale” (art. 61 delle NTA) a nord rispetto il Comune di Nogarole Rocca (all’altezza del Km. 239). In particolare sono da menzionare i seguenti articoli delle NTA:

- art. 61 “ambiti di interesse paesistico ambientale”, localizzati in particolare tra i comuni di Nogarole Rocca e Vigasio e disposti in corrispondenza dei corsi d’acqua attraversati dall’A22, prevede numerose direttive e prescrizioni rivolte ai Comuni in merito alla tutela e valorizzazione agli ambiti di interesse paesistico – ambientale. Le aree di interesse paesistico – ambientale costituiscono ambiti preferenziali per la realizzazione di parchi territoriali;
- art. 63 “paleoalvei”, le prescrizioni prevedono che eventuali interventi edilizi ed urbanistici debbano rispettare i segni fisici che indicano la presenza del paleoalveo;

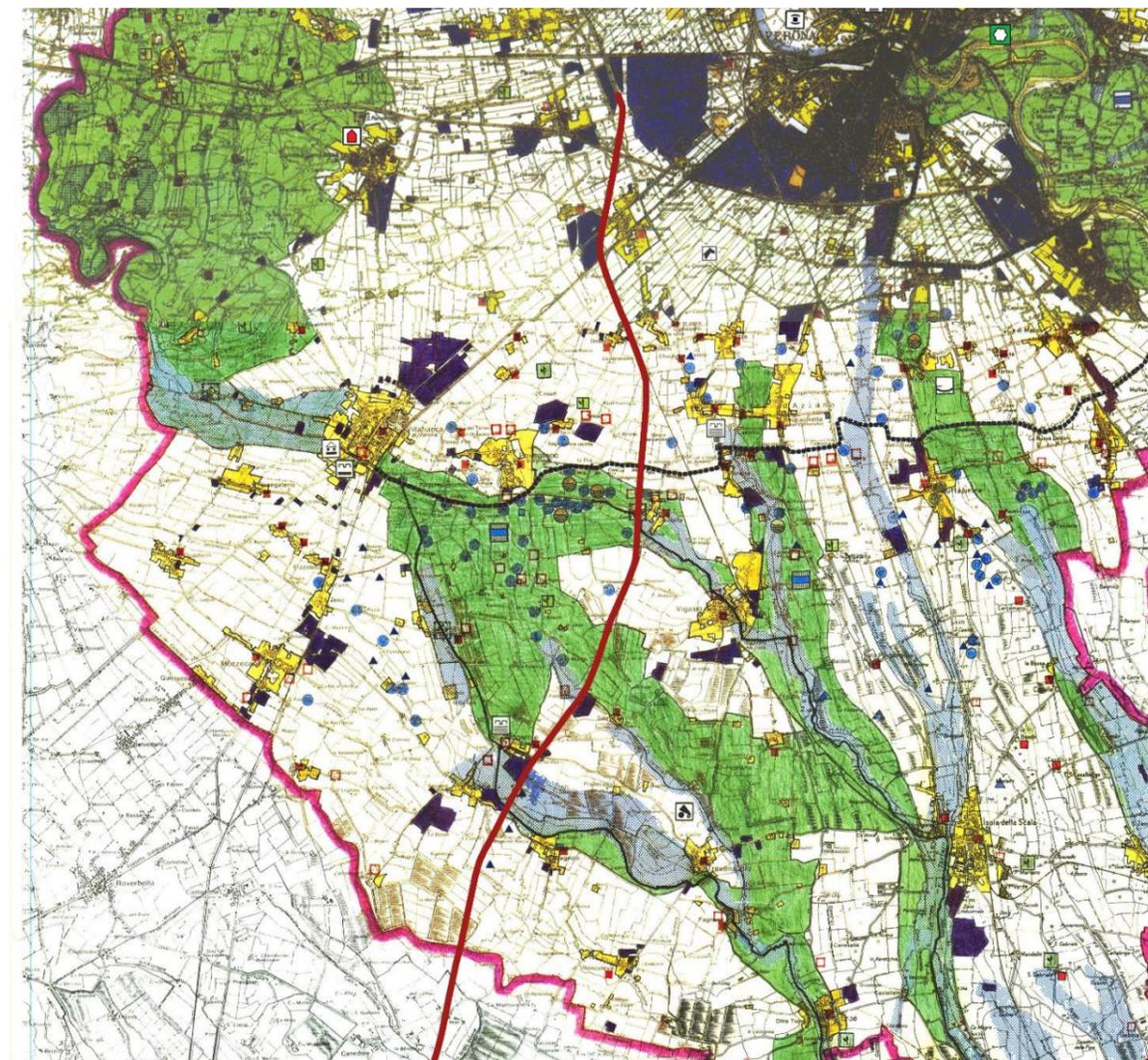


Figura 3-13 Stralcio tavola “Tavola 3 – PAQE” (Fonte: PAQE)

L’intervento in oggetto risulta coerente con il quadro d’insieme definito dal PAQE, il quale orienta gli interventi tra l’altro alla valorizzazione del ruolo di snodo infrastrutturale dell’area metropolitana veronese. Non si evidenziano quindi particolari situazioni di incongruenza.

### 3.5.2.3. Variante n°5 del Piano d’Area “Quadrante Europa”

Con Decreto del Direttore Regionale n. 11 del 31/05/2016, si è provveduto all’assunzione del Documento Preliminare e del Rapporto Ambientale Preliminare della Variante 5 al Piano di Area Quadrante Europa e al contestuale avvio delle procedure di concertazione e

consultazione ai sensi della L.R. n. 11/2004, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e della DGR 791/2009.

#### 3.5.2.4. Variante n°5: Contenuti Generali

Poiché il Piano d'Area è entrato in vigore prima dell'emanazione del nuovo Codice dell'Ambiente (D.lgs 152/2006 e s.m.i.) e della normativa regionale in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, è stato necessario un adeguamento delle NTA del Piano al fine di "ovviare al rischio di ambiguità interpretative "(Documento preliminare della Variante n. 5) La Variante n. 5, che apporta alcune specifiche modifiche e integrazioni all'art. 49 "Siti con impianti di lavorazione e/o trattamento dei rifiuti" delle norme di attuazione del Piano prescrive il divieto di localizzazione di nuovi impianti di smaltimento dei rifiuti a confine o all'interno dei seguenti ambiti/aree:

- Ambiti di interesse naturalistico – ambientale;
- Le zone archeologiche;
- Le aree di risorgiva e dei punti di presa dell'acqua potabile;
- Ambito prioritario della protezione del suolo.

#### 3.5.2.5. Variante n°5: Relazioni con il progetto

L'intervento in oggetto non presenta interferenze con le modifiche apportate al Piano d'Area Quadrante Europa, poiché relative esclusivamente alla modifica dell'art. 49 "Siti con impianti di lavorazione e/o trattamento dei rifiuti".

### 3.5.3. Provincia di Verona: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

#### 3.5.3.1. Premessa

La Provincia di Verona ha approvato con Deliberazione provinciale n. 236 del 3 marzo 2015 il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), in adeguamento alle disposizioni dell'attuale quadro normativo e in coerenza con quanto espresso dalla LR 11/2004 per il governo del territorio.

#### 3.5.3.2. PTCP vigente: contenuti generali

Il PTCP della Provincia di Verona si definisce un progetto di azione collettiva che costituisce atto di pianificazione, programmazione e coordinamento delle politiche e degli interventi relativi all'assetto del territorio, agli sviluppi urbanistici e infrastrutturali, alla valorizzazione e tutela dell'ambiente e del patrimonio storico – architettonico, la difesa del suolo.

Il PTCP propone un sistema di obiettivi che scindono le azioni di carattere generale rispetto a quelle con contenuti specifici che trattano le peculiarità territoriali; nel caso del PTCP, gli obiettivi generali sono articolati rispetto alle seguenti tematiche:

- territorio, ambiente e ecosistema;
- infrastrutture;
- sistema insediativo, produttivo, turistico e commerciale;

- servizi di interesse provinciale;
- cooperazione e co-pianificazione intercomunale;

Ai fini di integrare nella visione generale del territorio provinciale tutte le particolarità rilevabili, il PTCP definisce degli obiettivi specifici per ambiti particolari; l'area di progetto oggetto del presente studio ricade all'interno dell'ambito "Il Baldo Garda Mincio".

Gli obiettivi specifici formulati per l'ambito sopracitato riguardano:

- la riqualificazione dell'offerta turistica
- la promozione di strutture turistiche di pregio
- la valorizzazione degli scambi intermodali tra lago ed entroterra

In particolare, all'interno della relazione di progetto, viene sottolineato come il mutato assetto del territorio e della struttura insediativa, rendano necessarie azioni di riconfigurazione infrastrutturale secondo una distribuzione non più radiale, ma bensì a maglia.

#### 3.5.3.3. PTCP vigente: relazioni con il Progetto

Il PTCP, nell'aggiornamento del precedente strumento vigente, definisce nuove priorità per il sistema infrastrutturale e mira al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- Sviluppo del trasporto merci con modalità meno inquinanti rispetto al sistema gomma;
- Razionalizzazione della localizzazione dei poli attrattori;
- Sviluppo del sistema logistico provinciale;

Analogamente al precedente PTCP, è comunque sottolineato il ruolo dell'area metropolitana di Verona quale sede e crocevia del sistema europeo dei corridoi intermodali e si evidenzia la necessità di far fronte all'insufficienza dell'attuale offerta di mobilità rispetto alla domanda.

Per quanto riguarda l'analisi del sistema infrastrutturale, l'elaborato cartografico "Tavola 4b – Sistema insediativo – infrastrutturale" evidenzia la strategia del piano, indirizzata alla realizzazione di una strutturazione infrastrutturale a maglia.

Lungo l'asse autostradale A22, il piano prevede la realizzazione di un nuovo asse autostradale perpendicolare a quello del Brennero (all'altezza del Comune di Nogarole Rocca) e la realizzazione del casello autostradale di Vigasio.

Per quanto riguarda il sistema del paesaggio, l'elaborato cartografico "Tav. 5b – Sistema del Paesaggio" evidenzia come l'asse autostradale attraversi le unità della bassa e dell'alta pianura Veronese, e le unità geomorfologiche "Alta Pianura", "Paleovalle destra Adige" e "Fascia Risorgive".

L'elaborato cartografico "Tav.3b – Carta del sistema ambientale" evidenzia l'interferenza tra l'asse autostradale A22 e alcuni degli elementi costituenti la rete ecologica provinciale (REP).

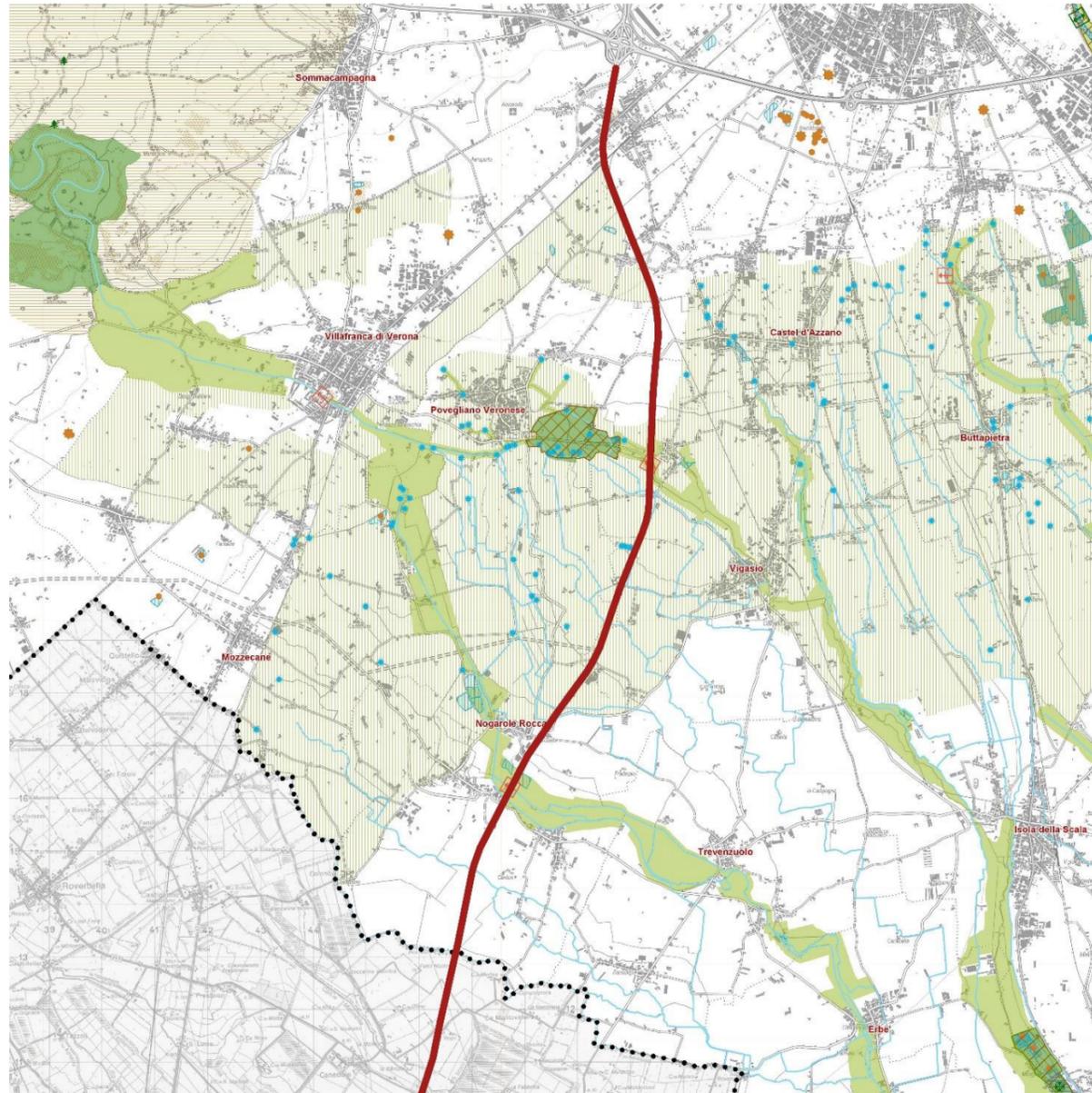


Figura 3-14 Stralcio tavola “Tav. 3b – Carta del sistema ambientale” (Fonte: PTCP Verona)

In particolare, il PTCP identifica ai fini della tutela e valorizzazione le componenti strutturali della REP, quali: biotopi, aree naturali, corsi d'acqua, aree di risorgiva, percorsi a valenza culturale e fruitiva. Più nel dettaglio, si rilevano le seguenti interferenze:

- tra il km. 241 e il km. 235, l'asse autostradale attraversa una porzione di territorio classificata dal PTCP come “Area di rinaturalizzazione” (art.46 – 47 – 48 -51 delle N.T.A.). il PTCP affida ai Comuni, nella redazione dei piani regolatori comunali, la

responsabilità di orientare le scelte di pianificazione alla tutela e valorizzazione degli elementi di naturalità;

- rispettivamente all'altezza dei Comuni di Nogarole Rocca (km. 243) e Povegliano Veronese (km. 236), l'asse autostradale attraversa aree classificate dal PTCP come “Corridoio ecologico” (art. 46 – 47 – 48 – 49 delle N.T.A.) e coincidenti con i corsi d'acqua della rete idrografica secondaria. In corrispondenza degli attraversamenti, viene segnalata con apposito simbolo la presenza di barriere ecologiche infrastrutturali. In tali aree viene ammessa la realizzazione di edificazioni private e di infrastrutture di interesse pubblico, purché ricorrendo all'impiego di accorgimenti costruttivi atti a minimizzare l'impatto ambientale, paesaggistico e gli effetti derivanti da inquinamento acustico e luminoso. Ai fini della riduzione degli impatti, si dovrà ricorrere ad interventi di ingegneria ambientale, nonché ad interventi di compensazione ambientale idonei al mantenimento e/o al miglioramento dell'indice di equilibrio ecologico esistente.

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli, dalla consultazione dell'elaborato cartografico “Tavola 1b – Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”, si evidenzia l'attraversamento dell'asse autostradale A22 con “aree protette di interesse locale” (art. 5 – 6 – 7 delle N.T.A.). Quest'ultime coincidono con i perimetri dei corridoi ecologici individuati all'interno dell'elaborato cartografico “Tav. 3b – Carta del sistema ambientale”. Come riportato all'interno delle N.T.A., i Comuni, in sede di redazione dei piani regolatori comunali, sono tenuti a conformare le proprie scelte pianificatorie all'esigenza di salvaguardare e valorizzare tali vincoli, secondo le pertinenti discipline, nonché le direttive ed indicazioni della pianificazione sovraordinata.

Viene infine evidenziata l'interferenza al km. 230 dell'asse autostradale A22 con la “Strada romana” (art. 8 -9 -10 delle N.T.A.) compresa tra i comuni di Villafranca e Verona. I comuni provvedono nell'ambito dei propri strumenti urbanistici a “preservare gli antichi tracciati e gli elementi di testimonianza storico – documentale conservando nella massima misura possibile, compatibilmente con altre esigenze di interesse generale, l'attuale sistema di strade, nonché la struttura organizzativa fondiaria storica” (art. 10 delle N.T.A.).

L'elaborato cartografico “Tav. 2b – Carta delle fragilità” evidenzia intorno a Verona la fascia di ricarica degli acquiferi, la fascia delle risorgive ed un'area a periodico ristagno idrico in corrispondenza del Fiume Tione (nei pressi del Comune di Nogarole Rocca). In tali aree il PTCP richiama il Piano di Tutela delle Acque e la necessità per gli strumenti di pianificazione comunale di dotarsi di norme a tutela della risorsa idrica, del risparmio e del riciclo idrico e della prevenzione dall'inquinamento.

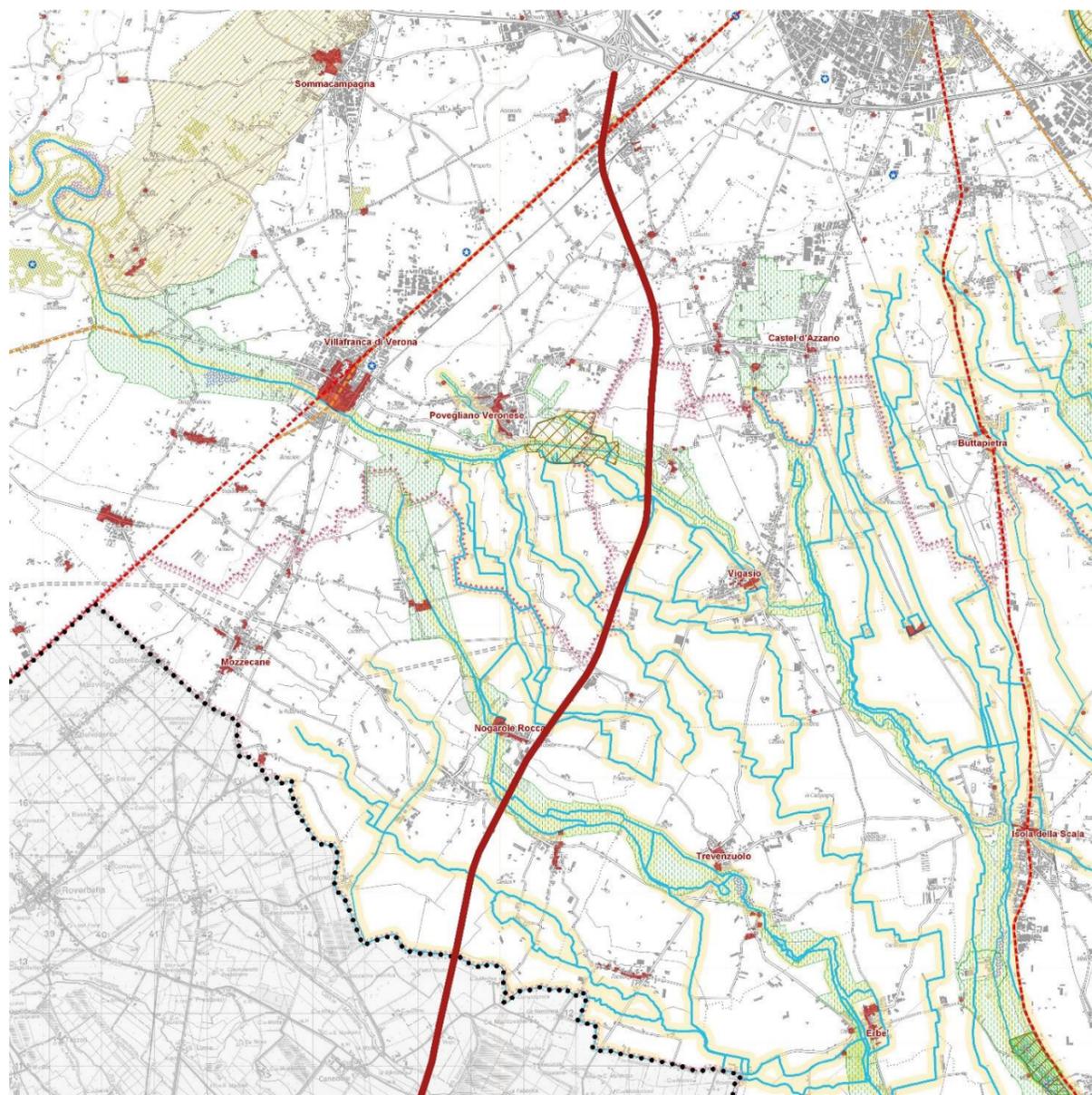


Figura 3-15 Stralcio tavola "Tav. 1b – Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale"  
(Fonte: PTCP Verona)

### 3.6. SINTESI SULLE RELAZIONE DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE TUTELE ESISTENTI PER LEGGE E ALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI AREA VASTA

Il quadro complessivo derivante dalle tutele esistenti per legge (art 142, d.lgs. 42/2004) e in forza di specifici provvedimenti di sottoposizione di determinate aree del territorio ad un livello rafforzato di tutela (art. 136, d.lgs 42/2004), nonché dai domini amministrativi e dai relativi strumenti della pianificazione urbanistica-territoriale del contesto interessato dal progetto, risulta complesso ed articolato.

La strumentazione a livello regionale e provinciale è costituita da numerosi Piani e relative revisioni, di cui si è tenuto conto, anche a seguito del sistematico aggiornamento rispetto all'evoluzione del quadro legislativo nazionale e regionale.

In linea generale, rispetto al tema di scenari di piano che mirano all'integrazione tra reti della mobilità regionale e interregionale rispetto a macro-obiettivi di sviluppo territoriale, le tre Regioni interessate dal progetto risultano allineate alle politiche di derivazione nazionale ed europea, assumendo l'obiettivo del potenziamento del corridoio autostradale A22 – anche quando non esplicitamente citato – nel disegno complessivo delle rispettive strategie.

Questa evidenza indica la sostanziale coerenza del progetto rispetto al disegno territoriale complessivamente espresso dalle Regioni Emilia Romagna, Lombardia Veneto e ulteriormente definito e consolidato dalla pianificazione delle province interessate.

Dal punto di vista del quadro complessivo delle tutele e delle azioni di governo e conservazione del territorio nei suoi elementi di interesse paesaggistico, storico-culturale ed archeologico, naturalistico l'ambito geografico interessato dal progetto si presenta con caratteristiche con morfologie varie e di rilevante significato che sono oggetto di un complesso di misure che derivano dal quadro legislativo nazionale e che sono assunte e ulteriormente dettagliate negli strumenti della pianificazione regionale e provinciale.

In particolare queste misure si riferiscono ai contesti di attraversamento degli ambiti fluviali (Secchia, Mincio, PO), agli elementi di consolidamento degli ambienti a specifica vocazione naturalistica (Sic e ZPS) nonché ai contesti residui del territorio agricolo che conservano aspetti ed elementi del paesaggio tradizionale e che contestualmente svolgono funzioni connesse al consolidamento delle reti e dei corridoi ecologici regionali.

Tuttavia, date le caratteristiche del progetto che prevede un utilizzo limitato e marginale di nuove occupazioni di suolo, riconfigurando l'utilizzo dell'attuale sedime occupato dall'infrastruttura esistente nella nuova piattaforma autostradale, si presume che le interazioni – peraltro già verificate – saranno per lo più generate in fase di realizzazione e cantierizzazione dell'intervento e nella progettazione dei presidi ambientali e nell'inserimento paesaggistico delle opere, richiesti per la tutela delle risorse ambientali di pregio.

In particolare tali cautele si propongono nelle tratte di attraversamento delle aree di particolare interesse naturalistico del modenese ZPS IT4040017 "Valle delle Bruciate e Tresinaro" e del mantovano quali il Parco Regionale del Mincio e le relative aree di interesse

ambientale, la ZPS IT20B0501 *Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia* e la SIC/ZPS IT20B0010 – *Riserva Naturale Regionale Vallazza*.

Analogamente, particolare cautela e attenzione della progettazione dovrà essere prestata nei confronti del contesto interessato dal nuovo svincolo con l'Autostrada A1 che, sebbene già contemplato e assunto nel disegno territoriale degli strumenti della pianificazione, si colloca in aree interessate da una molteplicità di condizionamenti e limitazioni per la presenza di corpi idrici e dalle relative fasce di tutela, da aree di particolare interesse paesaggistico, da presenze residue di beni e da segni del territorio di interesse storico-testimoniale.

Di seguito si riportano tre tabelle di sintesi nelle quali sono evidenziate questo tipo di relazioni per il tracciato (tabelle 3.2 ÷ 3.14), per i bacini di laminazione (tabelle 3.15 ÷ 3.20) e per le aree di cantiere (tabella 3.21).

Le aree di cantiere sono differenziate come cantieri di tipo A (aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo) e cantieri di tipo B (aree di deposito temporaneo).

Nello specifico risultano localizzate le diverse matrici e tipologie di vincolo o tutela rispetto alle progressive delle tratte autostradali interessate dal progetto e al singolo Comune, descrivendone sinteticamente i rapporti di tipo spaziale.

Per ciascuno degli elementi classificati è quindi indicata l'eventuale interferenza diretta o la relazione derivante dal contesto di prossimità.

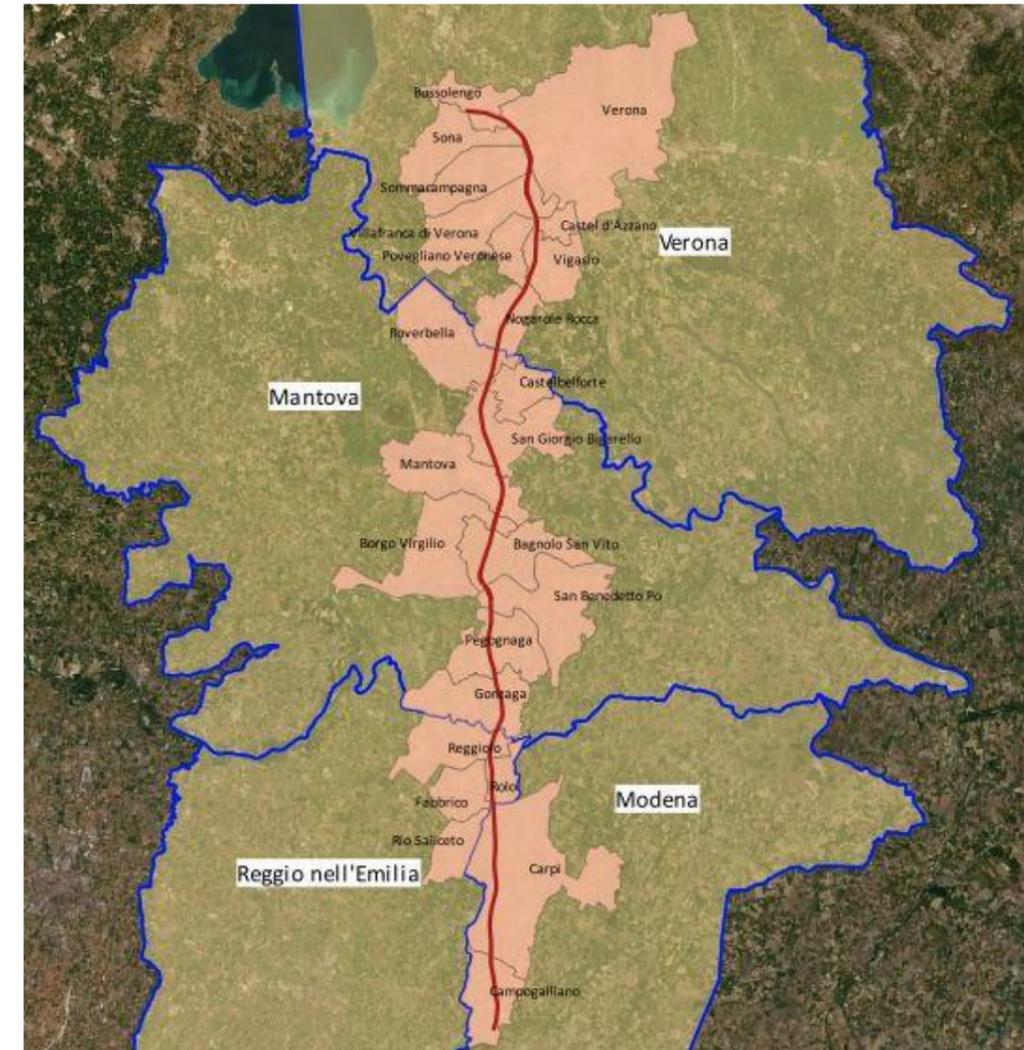


Tabella 3.1 Inquadramento territoriale del corridoio autostradale A22



	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
D.lgs. 42/04	313+000	311+500	Area di rispetto dei corpi idrici (Fiume Secchia)	Campogalliano e Modena	x		-	-	Tratti iniziali, presso il ponte Secchia dell'A1, della nuova pista Sassuolo-MO (dalla progr. 1293 alla 1392,51 m, pari a 99,51 m) e dell'allargam. della pista MO-Brennero (fino alla progr. 121,50 m) dello svincolo A22-A1
	313+000	313+000	Riserva Naturale Regionale <i>Cassa di espansione del Secchia</i>	Rubiera, Campogalliano, Modena		x	800 m a S-O	4.170 m a S-O	
	313+000	312+270	Area Boscata	Campogalliano		x	200 m a Est	890 m a Est	
	311+860	311+750	Area Boscata	Campogalliano		x	180 m a O	250 m a O	
	308+450	308+110	Area Boscata	Campogalliano		x	80 m. a Ovest	340 m. a Ovest	
	308+150	308+000	Area di rispetto dei corpi idrici (Cavo Lama)	Campogalliano	x		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro
	307+170	307+000	Area di rispetto dei corpi idrici (Canale di Carpi)*	Campogalliano	x				Ampliamento centrale
	301	301	Complessi archeologici	Carpi		x	380 m. a Est	830 m. a Est	
	299+750	299+580	Area Boscata	Carpi		x	60 m a O	240 m a O	
	299	299	Complessi archeologici	Carpi		x	360 m. a Est	1.010 m. a Est	
	298+450	298+230	Area di rispetto dei corpi idrici (Fossa Nuova)* (1)	Carpi	x		-	-	Ampliamento centrale Bacino di laminazione Barriera antirumore
	296+890	296+690	Area di rispetto dei corpi idrici (Canale di Budrione)	Carpi	x				Ampliamento centrale Barriere antirumore

Tabella 3.2 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 1 di 13)



	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
D.lgs. 42/04	291+080	290+690	Area di rispetto dei corpi idrici (Cavo Tresinaro Vecchio-Canale di Migliarina-Fossa Raso)	Carpi e Rolo	x		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Barriera antirumore Bacino di laminazione
	290+850	290+820	Area Boscata	Rolo		x	0 m. a Est	1.700 m. a Est	
	288+590	288+230	Area di rispetto dei corpi idrici (Cavo Naviglio di Rolo)	Rolo	x		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Piazzole in rilevato Barriere antirumore
	286+930	286+580	Area di rispetto dei corpi idrici (Cavo Parmigiana-Moglia e Botte Fiuma)	Rolo e Reggiolo	x		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Barriere antirumore Bacino di laminazione
	285+550	285+050	Area di rispetto dei corpi idrici (Cavo Tagliata)*	Reggiolo	x				Ampliamento centrale Allargam. pista di accel nord Piazzole con muro Barriere antirumore
	282+020	281+820	Centro Storico di Bondeno	Gonzaga		x	270 m a O	840 m a O	
	279+170	278+800	Area di rispetto dei corpi idrici (Canale Collettore della Bonifica Reggiana Mantovana)	Gonzaga	x		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Barriera antirumore Bacino di laminazione
	276+710	276+600	Centro Storico di Tabino Mottelle	Pegognaga		x	420 m a O	-	
	276+460	275+860	Centro Storico di Pegognaga	Pegognaga		x	400 m a Est	-	
	273+110	272+550	Centro Storico di Sacca	Pegognaga		x	350 m a O	-	
	272+190	272+140	Area di rispetto dei corpi idrici (laghetto)* (2)	Pegognaga	x		0 m.	490 m. a Ovest	Entro i 150 m: Ampliamento centrale e Barriera antirumore lato O. Entro i 300 m: Barriera antirumore lato E Bacino di laminazione

Tabella 3.3 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 2 di 13)



	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
D.lgs. 42/04	272+830	272+730	Area Boscata	Pegognaga		x	0 m a E / O	-	
	270+430	270+260	Centro Storico di Portiolo	S. Benedetto Po		x	330 m. a Est	-	
	270+160	269+020	Area di rispetto dei corpi idrici (Fiume Po)	San Benedetto Po e Bagnolo San Vito	x		-	-	Ampliamento laterale Piazzole in rilevato Pistea di accelerazione Modifica della parte in elevazione del Opere d'arte (Ponte sul Fiume Po) Barriere antirumore Aree di cantiere
	270+050	270+000	Area Boscata	San Benedetto Po		x	-	-	Modifica della parte in elevazione del Ponte sul Fiume Po con realizzaz.. di nuove barriere antirumore (non sono previsti interventi che comportino l'abbattimento di alberi)
	269+570	269+230	Centro Storico di San Nicolò	Bagnolo S. Vito		x	280 m a S-O	-	
	264+610	264+470	Nucleo Storico di San Biagio	Borgo Virgilio		x	470 m. a Est	-	
	264+500	260+500	Parco Regionale del Mincio (3)	Bagnolo San Vito , Borgo Virgilio, Mantova	x		-	-	Piazzole in rilevato Piazzole con muro Ampliamento laterale Opere d'arte (Ponti sul Mincio e sul Fissero-Tartaro-Canal Bianco) con aree di cantiere temporanee Barriere antirumore
	262+800	262+370	Area di rispetto dei corpi idrici (Fiume Mincio)	Mantova e Borgo Virgilio	x		-	-	Ampliamento laterale Piazzole in rilevato Opere d'arte (ampliamento del ponte sul Mincio) con aree di cantiere temporanee Barriera antirumore

Tabella 3.4 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 3 di 13)

	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
D.lgs. 42/04	262+770	262+550	Riserva Naturale Regionale <i>Vallazza</i> (anche SIC/ZPS IT20B0010)	Mantova, Borgo Virgilio	x		-	-	Ampliamento laterale Opere d'arte (ampliamento del ponte sul Mincio) con area di cantiere temporanea Barriera antirumore
	262+670	262+620	Area Boscata	Borgo Virgilio	x		-	-	Ampliamento laterale di opera d'arte (ponte sul F. Mincio) con area di cantiere temporanea Barriera antirumore
	262+160	261+860	Area di rispetto dei corpi idrici (canale Fissero-Tartaro- Canal Bianco)	Mantova	x		-	-	Ampliamento laterale Piazzola con muro Piazzola in rilevato Opere d'arte (Ponte sul Fissero-Tartaro-Canal Bianco) con aree di cantiere temporanee Barriere antirumore
	261+690	261+460	Nucleo Storico di Formigosa	Mantova		x	180 m a O	-	
	260+540	260+520	Area Boscata	Mantova		x	0 m a Est	-	
	256+260	256+190	Area Boscata	San Giorgio Bigarello		x	0 m a Ovest	130 m a O	
	246+350	246+000	Area di rispetto dei corpi idrici (Fosso Rabioso)*	Nogarole Rocca e Roverbella	x		-	-	Ampliamento centrale Bacino di laminazione
	244+710	244+380	Area di rispetto dei corpi idrici (Fosso Gamandone di Sopra)*	Nogarole Rocca	x		-	-	Ampliamento centrale Bacino di laminazione
	243+230	242+730	Area di rispetto dei corpi idrici (Fiume Tione)	Nogarole Rocca	x		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Piste di accelerazione
242+100	241+800	Centro Storico di Nogarole Rocca	Nogarole Rocca		x	140 m a N-O	-		

Tabella 3.5 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 4 di 13)



	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
D.lgs. 42/04	241+550	240+880	Area di rispetto dei corpi idrici (Fossa Grande e Fossa Bora)	Nogarole Rocca	x		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Piste di accelerazione Bacino di laminazione
	239+340	239+000	Area di rispetto dei corpi idrici	Povegliano Veronese	x		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Aree di cantiere Bacino di laminazione
	239+200	239+300	Area Boscata	Povegliano V.se		x			
	238+510	235+860	Area di rispetto dei corpi idrici (Fossa Giona, Fossa Leona e fiume Tartaro)	Vigasio	x		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Aree di cantiere Opere d'arte (Fiume Tartaro) 2 bacini di laminazione
	236+350	236+000	Area Boscata	Vigasio		x	0 m a Est	15 m a Est	
	236+100	236+950	Area Boscata	Vigasio	x		0 m a Ovest	10 m a Ovest	Area di cantiere temporanea per l'intervento sul ponte sul fiume Tartaro
	236+130	235+610	Centro Storico di Isolalta	Vigasio		x	270 m. e Est	-	
	233+000	231+080	Area Boscata	Villafranca di Verona		x	-	-	
	231+780	231+580	Centro Storico di Alpo	Villafranca di Verona		x	120 m. e Est	-	
	229+590	229+530	Strada Romana di Interesse Archeologico (4)	Villafranca di Verona	x		-	-	Rifacimento del sovrappasso della ex. SS 62 della Cisa (via Borgo Bello)
	229+420	229+000	Centro Storico di Dossobuono	Villafranca di Verona		x	40 m. a Est	-	
	229+280	229+110	Area Boscata	Villafranca di Verona		x	0 m. a Est	-	

Tabella 3.6bis Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 4bis di 13)



- (1) Corso d'acqua al km 298+230÷198+450 denominato "Fossa Nuova": La regione Emilia-Romagna in base al disposto dell'art. 146, comma 3, del d.lgs 490/1999, che ha attribuito tale facoltà alle Regioni, con DGR 2531/2000, confermata dalla DGR 143/2019, lo ha dichiarato irrilevante ai fini paesaggistici, "nel tratto dal confine nord del territorio comunale all'intersezione con l'autostrada A22". Sulla cartografia del PTPR e su quella del PRG comunale è indicato per intero privo di zona di tutela ossia irrilevante. Stando alla lettera delle citate DGR, invece permane la tutela lungo le sponde del tratto a monte dell'A22.
- (2) Corpo idrico al km 272+190 – 272+140: si tratta di un piccolo specchio d'acqua privato, che non risulta indicato come bene di interesse paesaggistico né sulla cartografia del PPR, né su quella del PTCP né su quella dello strumento urbanistico comunale, che in corrispondenza di esso non indica né la "fascia di rispetto dei corsi d'acqua (legge 431/1985)" né quella dei "corsi d'acqua secondari (RD 503/1904)" né alcun "ambito di salvaguardia, recupero e valorizzazione dei corpi d'acqua". Lo stagno, pur individuato dalla banca dati "SITAP" (al pari di altri piccoli specchi d'acqua, alcuni dei quali ubicati nelle vicinanze) non pare possedere le caratteristiche di "lago" ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera c) del d.lgs. 42/2004, in quanto ha modestissime dimensioni ed è privo di denominazione anche nella cartografia di dettaglio regionale e comunale.
- (3) Il Parco del Mincio viene attraversato dall'asse dell'A22 su un tratto di 4 km di lunghezza. Tutte le aree vincolate ricomprese fra le chilometriche 260+500 e 264+500 e distintamente elencate alle successive 7 righe (aree con tutela per presenza di corsi d'acqua; riserva naturale; aree boscate; nucleo abitato storico) sono ricomprese all'interno del territorio del Parco. Dopo l'elencazione di tutti gli interventi (alla presente riga), per maggiore precisione, sono di seguito distintamente elencati anche i singoli sotto-gruppi di interventi previsti nelle singole sotto-aree del Parco, con conseguente ripetizione delle elencazioni della maggior parte degli interventi.
- (4) Relativamente all'intervento sull'asse della strada romana, odierna Via Borgo Bello, sono già stati effettuati sondaggi archeologici preliminari ed è stato acquisito l'assenso della Soprintendenza alla realizzazione del progetto, condizionato alla presenza di operatori archeologi per la necessaria assistenza in corso d'opera.

	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
SIC/ZPS	313+000	313+000	SIC/ZPS IT4030011 <i>Cassa di espansione del Secchia</i>	Rubiera, Campogalliano, Modena		X	800 m a S-O	4.170 m a S-O	
	296+610	288+430	ZPS IT4040015 <i>Valle di Gruppo</i>	Carpi, Novi di Modena		X	3.750 m. a Est	7.280 m. a Est	
	294+110	290+870	ZPS IT4040017 <i>“Valle delle Bruciate e Tresinaro”</i>	Carpi	X		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Piazzola in rilevato Barriere antirumore Bacini di laminazione
	293+900	291+600	ZPS IT4030019 <i>“Cassa di espansione del Tresinaro”</i>	Rio Saliceto		X	400 m a O	2.400 m a O	
	291+420	286+640	ZPS IT4030015 <i>Valli di Novellara</i>	Novellara, Reggiolo, Fabbrico, Campagnola Emilia		X	3.900 m. a Ovest	12.070 m. a Ovest	
	287+030	283+850	ZPS IT4040016 <i>Siepi e Canali di Resega-Forestò</i>	Novi di Modena		X	2.600 m a E	5.000 m a E	
	270+030	269+180	ZPS IT20B0501 <i>Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia</i>	San Benedetto Po, Bagnolo San Vito	X		-	2.780 m. a Est	Modifica della parte in elevazione del ponte sul Fiume Po con area di cantiere temporanea. Barriere antirumore
	262+770	262+550	SIC/ZPS IT20B0010 – <i>Riserva Naturale Regionale Vallazza</i>	Mantova, Borgo Virgilio	X		-	-	Ampliamento laterale Ampliamento laterale del ponte sul Mincio con aree di cantiere temporanee. Barriera antirumore
	262+620	261+770	SIC IT20B0014 - <i>Chiavica del Moro</i>	Mantova, Roncoferraro		X	2.700 m. a Est	3.210 m. a Est	
236+090	235+110	SIC-ZPS IT3210008 – <i>Fontanili di Povegliano</i>	Vigasio, Povegliano V.se		X	560 m a O	2.370 m a O		

Tabella 3.7 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 5 di 13)

	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
<b>Parchi e riserve</b>	264+500	260+500	Parco Regionale del Mincio	Bagnolo San Vito, Borgo Virgilio, Mantova	X		-	-	Piazzole in rilevato Piazzole con muro Ampliamento centrale Ampliamento laterale Opere d'arte (Ponti sul Mincio ) e sul Fissero-Tartaro-Canalbianco) con aree di cantiere temporanee. Barriere antirumore
	313+000	313+000	Riserva Naturale Regionale <i>Cassa di espansione del Secchia</i>	Rubiera, Campogalliano, Modena		X	800 m a S-O	4.170 m a S-O	
<b>Fasce fluviali dell'AdB PO</b>	313+000	313+000	Fascia fluviale B - AdB PO	Campogalliano	X		raccordo A1/A22		Potenziamento del raccordo autostradale A1/A22
	313+000	312+140	Fascia fluviale C - AdB PO	Campogalliano	X		-	-	Potenziamento del raccordo autostradale A1/A22
	297+550	270+050	Fascia fluviale C - AdB PO	S. Benedetto Po, Pegognaga, Gonzaga, Reggiolo, Rolo, Carpi	X		-	-	Piazzole con muro Piazzole in rilevato Aree di cantiere Ampliamento laterale Piste di acceleraz/deceleraz.
	270+050	269+170	Fascia fluviale A - AdB PO	Bagnolo S. Vito, S. Benedetto Po	X		-	-	Opere d'arte (intervento sulla sola parte in elevazione del ponte sul Po) Barriere antirumore su ponte
	269+170	262+770	Fascia fluviale C - AdB PO	Borgo Virgilio, Bagnolo S. Vito	X		-	-	Ampliamento laterale Ampliamento centrale Piazzole con muro Piazzole in rilevato Piste di acceleraz/deceleraz. Aree di cantiere temporanee Bacini di laminazione Barriere antirumore

Tabella 3.8 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 6 di 13)

	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
<b>Fasce fluviali del l'AdB Po</b>	262+770	262+500	Fascia fluviale A - AdB PO	Mantova, Borgo Virgilio	X		-	-	Ampliamento laterale di opera d'arte (Ponte sul Mincio) Barriera antirumore sul ponte
	262+500	262+340	Fascia fluviale C - AdB PO	Mantova	X		-	-	Ampliamento laterale Piazzola con muro Piazzola in rilevato Barriera antirumore
<b>PTR - PTRP Emilia Romagna</b>	313+000	311+500	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua	Campogalliano	X		-	-	Potenziamento del raccordo autostradale A1/A22 Piazzole con muro
	313+000	311+000	Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei	Campogalliano	X		-	-	Potenziamento del raccordo autostradale A1/A22 Piazzole con muro
	313+000	313+000	Zone di particolare interesse paesaggistico – ambientale	Campogalliano	X		-	-	Potenziamento del raccordo autostradale A1/A22
	312+000	301+000	Zone di tutela di elementi della centuriazione	Campogalliano, Carpi	X		-	-	Allargamento piste di accelerazione/decelerazione Piazzole con muro/in rilevato Aree di cantiere
	305+500	301+000	Zone di tutela di elementi della centuriazione	Carpi	X		-	-	
	301+000	301+000	Complessi archeologici	Carpi		X	Contermine	-	
	299+000	299+000	Complessi archeologici	Carpi		X	340,26 m.	650,68 m.	
	291+080	290+690	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corpi idrici	Carpi, Rolo	X		-	-	Piazzole con muro
	288+590	288+230	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corpi idrici	Rolo	X		-	-	Piazzole con muro Piazzole in rilevato

Tabella 3.9 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 7 di 13)

	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
PTCP Modena	313+000	313+000	Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale	Campogalliano		X	600 m a Ovest	2.400 m a Ovest	
	313+000	313+000	Compresenza di fasce d'espansione inondabili e zone di tutela naturalistica	Campogalliano		X	800 m a S-O	2.600 m a S-O	
	313+000	313+000	Paleodossi di modesta rilevanza	Campogalliano	X		-	-	Potenziamento del raccordo autostradale A1/A22
	313+000	312+000	Fasce di espansione inondabile	Campogalliano	X		-	-	Potenziamento del raccordo autostradale A1/A22
PTCP Modena	313+000	311+000	Zona di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei	Campogalliano	X		-	-	Potenziamento del raccordo autostradale A1/A22 Piazzole con muro
	313+000	312+100	Corridoi ecologici principali	Campogalliano	X		-	-	Potenziamento del raccordo autostradale A1/A22
	312+200	312+100	Paleodossi di modesta rilevanza	Campogalliano	X		-	-	Potenziamento del raccordo autostradale A1/A22
	310+400	309+800	Paleodossi di modesta rilevanza	Campogalliano	X		-	-	Piazzole con muro
	308+150	308+000	zona di tutela ordinaria dei corpi idrici (Cavo Lama)	Campogalliano	X		-	-	Piazzole con muro
	308+150	308+000	Corridoi ecologici principali	Campogalliano	X		-	-	Piazzole con muro
	307+170	307+000	zona di tutela ordinaria dei corpi idrici (Canale di Carpi)*	Campogalliano	X		-	-	
	307+500	307+150	Paleodossi di modesta rilevanza*	Campogalliano	X		-	-	
	303+200	299+000	Paleodossi di modesta rilevanza	Carpi	X		-	-	Piazzole con muro Piazzole in rilevato Piste di accelerazione/decelerazione
305+800	298+300	Zona di tutela degli elementi della centuriazione	Carpi	X		-	-	Piazzole con muro Piazzole in rilevato Piste di acceleraz/deceleraz.	

Tabella 3.10 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 8 di 13)



	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
<b>PTCP Modena</b>	297+600	290+800	zona di tutela dei terreni interessati da bonifiche storiche di pianura	Carpi	X		-	-	Piazzole con muro Aree di cantiere
	296+890	296+690	zona di tutela ordinaria dei corpi idrici (Canale Gusmea)*	Carpi	X		-	-	
	291+080	290+690	zona di tutela ordinaria dei corpi idrici (Cavo Tresinaro e Collettore acque basse modenesi)	Carpi	X		-	-	Piazzole con muro
	290+900	290+850	Corridoi ecologici principali*	Carpi	X		-	-	
<b>PTCP Reggio Emilia</b>	291+080	290+690	Zone di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua e relative fasce di tutela	Rolo	X		-	-	Piazzole con muro
	290+850	290+800	Corridoi ecologi fluviali primari*	Rolo	X		-	-	
	289+800	289+500	Particolari disposizioni di tutela di specifici elementi (Dossi di pianura)	Rolo	X		-	-	Piazzole con muro
	288+590	288+230	Zone di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua e relative fasce di tutela	Rolo	X		-	-	Piazzole con muro Piazzole in rilevato
	288+400	288+400	Corridoi ecologi fluviali primari*	Rolo	X		-	-	
	286+930	286+580	Zone di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua e relative fasce di tutela	Rolo, Reggiolo	X		-	-	Piazzole con muro
	286+800	286+700	Corridoi ecologi fluviali primari*	Rolo, Reggiolo	X		-	-	
	285+650	285+000	Particolari disposizioni di tutela di specifici elementi (Dossi di pianura)	Reggiolo	X		-	-	Piazzole con muro Piazzole in rilevato
<b>PTR - PPR Lombardia</b>	283+800	270+050	Fascia di inondazione per piena catastrofica (fascia C) lungo il Fiume Po	San Benedetto Po, Pegognaga, Gonzaga	X		-	-	Piazzole con muro Piazzole in rilevato Aree di cantiere
	270+050	269+170	Fascia fluviale di deflusso di piena e di esondazione (fascia A) lungo il Fiume Po	Bagnolo San Vito, San Benedetto Po	X		-	-	Ampliamento laterale Opere d'arte (ponte Fiume Po)

Tabella 3.11 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 9 di 13)



	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
<b>PTR – PPR Lombardia</b>	269+170	262+770	Fascia di inondazione per piena catastofica (fascia C) lungo i Fiumi Po e Mincio	Borgo Virgilio, Bagnolo San Vito	X		-	-	Piazzole con muro Piazzole in rilevato Piste di acceleraz/deceleraz. Opere d'arte
	270+030	269+180	ZPS IT20B0501 Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia	S. Benedetto Po, Bagnolo S. Vito	X		-	2.780 m. a Est	Ampliamento laterale Opere d'arte (ponte F. Po)
	264+500	260+500	Parco Regionale del Mincio	Bagnolo San Vito, Borgo Virgilio, Mantova	X		-	-	Piazzole in rilevato. Piazzole con muro. Ampliamento centrale. Ampliamento laterale. Opere d'arte (ponti sul Mincio e sul Fissero-Tartaro-Canalb.) con aree di cantiere temporanee. Barriere antirumore.
	262+770	262+500	Fascia fluviale di deflusso di piena e di esondazione (fascia A e B) lungo il Fiume Mincio	Borgo Virgilio, Mantova	X		-	-	Ampliamento laterale. Opere d'arte (Ponti su Mincio e Fissero-Tartaro-Canalb.).
	262+770	262+550	SIC/ZPS IT20B0010 – Riserva Naturale Regionale Vallazza	Mantova, Borgo Virgilio		X	0 m. a Ovest	5.840 m. a Ovest	Ampliamento laterale del ponte sul Mincio) con aree di cantiere temporanee. Barriera antirumore.
	262+500	262+340	Fascia di inondazione per piena catastofica (fascia C) lungo il fiume Mincio	Mantova	X		-	-	Ampliamento laterale Piazzola con muro Piazzola in rilevato Barriera antirumore
<b>PTCP Mantova</b>	282+020	281+820	Centro Storico di Bondeno	Gonzaga		X	270 m. a Ovest	840 m. a Ovest	
	279+170	278+800	Area di rispetto dei corpi idrici (Canale della bonifica reggiana mantovana)	Gonzaga	X		-	-	Piazzole con muro

Tabella 3.12 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 10 di 13)

	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
PTCP Mantova	276+710	276+600	Centro Storico di Tabino Mottelle	Pegognaga		X	420 m a O	-	
	276+460	275+860	Centro Storico di Pegognaga	Pegognaga		X	400 m a Est	-	
	273+110	272+550	Centro Storico di Sacca	Pegognaga		X	350 m a O	-	
	270+430	270+260	Centro Storico di Portiolo	San Benedetto Po		X	330 m a E	-	
	270+400	269+200	Corridoi ecologici primari e secondari lungo il fiume Po	San Benedetto Po/Bagnolo San Vito	X		-	-	Ampliamento laterale Piazzole in rilevato Piste di accelerazione Opere d'arte (ponte F. Po)
	270+160	269+020	Area di rispetto dei corpi idrici (Fiume Po)	San Benedetto Po/Bagnolo San Vito	X		-	-	Ampliamento laterale Piazzole in rilevato Piste di accelerazione Opere d'arte (ponte F. Po)
	269+570	269+230	Centro Storico di San Nicolò	Bagnolo San Vito		X	280 m a S-O	-	
	264+610	264+470	Nucleo Storico di San Biagio	Borgo Virgilio		X	470 m a Est	-	
	263+100	262+000	Corridoi ecologici primari e secondari lungo il fiume Mincio	Borgo Virgilio/Mantova	X		-	-	Ampliamento laterale Piazzola con muro Piazzola in rilevato Opere d'arte (ponti su Mincio e Fissero-Tartaro-Canalb.)
	262+800	262+370	Area di rispetto dei corpi idrici (Fiume Mincio)	Borgo Virgilio/Mantova	X		-	-	Ampliamento laterale Piazzole in rilevato Opere d'arte (ponti su Mincio e Fissero-Tartaro-Canalb.)
	262+160	261+860	Area di rispetto dei corpi idrici (Fiume Canal Bianco)	Mantova	X		-	-	Ampliamento laterale Piazzola con muro Piazzola in rilevato Opere d'arte (ponti su Mincio e Fissero-Tartaro-Canalb.)
	261+690	261+460	Nucleo Storico di Formigosa	Mantova		X	180 m a O	-	

Tabella 3.13 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 11 di 13)

	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
<b>PTRC Veneto</b>			I vincoli derivanti dalla pianificazione regionale sono dettagliati ed esplicitati nella pianificazione subordinata (piani d'area, e PTCP) ai quali si rimanda				-	-	-
<b>PTCP Verona</b>	246+350	246+000	Area di rispetto dei corpi idrici (Fosso Rabioso)*	Nogarole Rocca e Roverbella	X		-	-	Ampliamento centrale Bacino di laminazione
	244+710	244+380	Area di rispetto dei corpi idrici (Fosso Gamandone di Sopra)*	Nogarole Rocca	X		-	-	Ampliamento centrale Bacino di laminazione
	243+230	242+730	Area di rispetto dei corpi idrici (Fiume Tione)	Nogarole Rocca	X		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Piste di accelerazione
	243+200	242+500	Area protetta di interesse locale	Nogarole Rocca	X		-	-	Piazzole con muro Piste di accelerazione
	243+200	242+500	Corridoi ecologici primari	Nogarole Rocca	X		-	-	Piazzole con muro Piste di accelerazione
	243+100	242+900	Area soggetta a periodico ristagno	Nogarole Rocca	X		-	-	Piazzole con muro
	242+100	241+800	Centro Storico di Nogarole Rocca	Nogarole Rocca		X	140 m a N-O	-	
	241+550	240+880	Area di rispetto dei corpi idrici (Fosso Grande, Fossa Bora)	Nogarole Rocca	X		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Piste di accelerazione Bacino di laminazione
	241+000	235+000	Area di rinaturalizzazione	Nogarole Rocca, Vigasio, Povegliano V.se	X		-	-	Piazzole con muro Aree di cantiere Opere d'arte (Fiume Tartaro)
	239+340	239+000	Area di rispetto dei corpi idrici (Fossa Gambisa)	Povegliano Veronese	X		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Aree di cantiere Bacino di laminazione

Tabella 3.14 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 12 di 13)

	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
PTCP Verona	238+510	235+860	Area di rispetto dei corpi idrici (Fossa Giona, Fossa Leona e Fiume Tartaro)	Vigasio	X		-	-	Ampliamento centrale Piazzole con muro Aree di cantiere Opere d'arte (Fiume Tartaro) 2 bacini di laminazione
	237+700	237+700	Risorgive	Vigasio		X	90, 190 e 260 m. a O	-	
	237+000	235+250	Fascia delle risorgive	Vigasio	X		-	-	Piazzole con muro Aree di cantiere Opere d'arte (Fiume Tartaro)
	236+400	235+600	Area protetta di interesse locale	Vigasio	X		-	-	Piazzole con muro Aree di cantiere Opere d'arte (Fiume Tartaro)
	236+400	235+600	Corridoi ecologici primari	Vigasio	X		-	-	Piazzole con muro Aree di cantiere Opere d'arte (Fiume Tartaro)
	236+300	235+900	Area soggetta a periodico ristagno	Vigasio	X		-	-	Piazzole con muro Aree di cantiere Opere d'arte (Fiume Tartaro)
	236+130	235+610	Centro Storico di Isolalta	Vigasio		X	270 m a Est	-	
	235+650	235+650	Risorgiva	Vigasio		X	500 m a O	-	
	235+450	235+450	Risorgiva	Vigasio		X	20 m a Est	-	
	235+250	223+000	Fascia di ricarica degli acquiferi	Vigasio, Povegliano V.se, Villafranca di Verona, Sommacampagna, Verona, Sona, Bussolengo	X		-	-	Piazzole con muro Piazzole in rilevato Aree di cantiere Ampliamento laterale Piste di acceleraz/deceleraz. Opere d'arte

Tabella 3.15 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 13 di 13)

	Progetto sede stradale		Tipologia di vincolo	Comune	Interferenza diretta		Rapporto di prossimità		Intervento previsto
	da PK	a PK			si	no	D min. (m)	D max. (m)	
PTCP Verona	232+500	230+000	Area di rinaturalizzazione	Villafranca di Verona		X	0 m a Ovest	-	
	231+780	231+580	Centro Storico di Alpo	Villafranca di Verona		X	120 m a Est	-	
	229+590	229+530	Strada Romana di Interesse Archeologico (#)	Villafranca di Verona	X		-	-	Rifacimento del sovrappasso della ex. SS 62 della Cisa (via Borgo Bello)
	229+420	229+000	<i>Centro Storico di Dossobuono</i>	Villafranca di Verona		X	40 m a Est	-	

Tabella 3.16bis Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 13bis di 13)

(#) Relativamente all'intervento sull'asse della strada romana, odierna Via Borgo Bello, sono già stati effettuati sondaggi archeologici preliminari ed è stato acquisito l'assenso della Soprintendenza alla realizzazione del progetto, condizionato alla presenza di operatori archeologi per l'assistenza in corso d'opera.



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino m <sup>2</sup>	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
			Da Pk	A Pk			
BL66	5.958	no	311+010	310+880	Campogalliano (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Zona di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei (art. 28 del PTC)	-
BL65	5.122	si	309+440	309+325	Campogalliano (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Territorio insediato	-
BL64	5.083	si	308+010	307+875	Campogalliano (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Corridoi ecologici (art. 28 NTA del PTCP) - Territorio insediato	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Cavo Lama)
BL63	5.674	si	306+660	306+500	Campogalliano (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Territorio insediato	-
BL62	6.255	no	305+220	305+030	Carpi (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Territorio insediato	-
BL61	5.622	si	304+570	304+460	Carpi (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Territorio insediato	-
BL60	2.550	si	303+125	303+000	Carpi (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Dossi di pianura (art. 23A NTA del PTCP) - Territorio insediato	-
BL59	2.665	si	302+125	302+050	Carpi (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Dossi di pianura (art. 23A NTA del PTCP) - Territorio insediato	-
BL58	7.111	si	301+070	300+920	Carpi (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Dossi di pianura (art. 23A NTA del PTCP) - Territorio insediato	-
BL57	7.991	si	298+410	298+300	Carpi (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Territorio insediato	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (tratto della Fossa Nuova a monte dell'A22)

Tabella 3.17 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli (pag. 1 di 6)

Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk			
BL56	4.929	si	297+570	297+500	Carpi (MO)	- Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art. 43B NTA del PTCP) - Territorio insediato	-
BL55	7.023	si	295+530	295+400	Carpi (MO)	- Territorio insediato - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art.. 43B NTA del PTCP)	-
BL54	4.160	si	294+150	294+075	Carpi (MO)	- Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (art. 70 delle NTA del PTCP) - Ambito delle valli di bassa pianura (art. 34 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art.. 43B NTA del PTCP)	-
BL53	4.880	si	292+600	292+510	Carpi (MO)	- Ambito delle valli di bassa pianura (art. 34 delle NTA del PTCP) - Aree di valore naturale e ambientale (art. 69 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art.. 43B NTA del PTCP) - ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro	- ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro
BL52	5.205	si	291+680	291+570	Carpi (MO)	- Ambito delle valli di bassa pianura (art. 34 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art.. 43B NTA del PTCP) - ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro	- ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro
BL51	3.126	si	290+765	290+675	Rolo (RE)	- Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (art. 6 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Tresinaro Vecchio-Canale di Migliarina-Fossa Raso)
BL50	4.075	si	289+300	289+200	Rolo (RE)	- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 6 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL49	7.154	si	287+300	287+130	Rolo (RE)	- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 6 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-

Tabella 3.18 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli (pag. 2 di 6)



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk			
BL48	2.980	si	286+630	286+550	Reggiolo (RE)	- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 6 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Cavo Parmigiana Moglia e Botte Fiuma)
BL47	2.818	si	284+880	284+825	Reggiolo (RE)	- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 6 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL46	4.390	si	284+500	284+400	Reggiolo (RE)	- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 6 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL45	5.171	si	282+550	282+410	Gonzaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL44	4.687	si	281+340	281+210	Gonzaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL43	4.940	si	280+300	280+160	Gonzaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL42	1.825	si	279+140	279+100	Gonzaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Collettore Bonifica Mantovana-Reggiana)
BL41	4.111	si	278+100	278+000	Pegognaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL40	18.207	si	276+900	276+725	Pegognaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL39	4.329	si	274+820	274+740	Pegognaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-

Tabella 3.19 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli (pag. 3 di 6)



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk			
BL38	2.052	si	272+870	272+810	Pegognaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL37	4.148	si	272+270	272+190	Pegognaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL36	3.413	si	270+820	270+720	San Benedetto Po (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL35	3.328	si	268+120	268+060	Bagnolo San Vito (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL34	2.499	si	267+260	267+200	Bagnolo San Vito (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL33	4.376	si	266+030	265+940	Bagnolo San Vito (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL32	2.250	si	265+060	265+010	Bagnolo San Vito (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL31	4.245	si	259+675	259+575	Mantova (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po)	-
BL30	4.263	si	257+700	257+600	San Giorgio Bigarello (MN)	-	-
BL29	1.110	si	256+025	255+975	San Giorgio Bigarello (MN)	-	-
BL28	2.761	si	255+400	255+320	San Giorgio Bigarello (MN)	-	-

Tabella 3.20 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli (pag. 4 di 6)



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk			
BL27	2.675	si	254+640	254+560	San Giorgio Bigarello (MN)	-	-
BL26	3.326	si	253+940	253+820	San Giorgio Bigarello (MN)	-	-
BL25	4.336	si	253+010	252+890	San Giorgio Bigarello (MN)	-	-
BL24	3.435	si	251+160	251+090	San Giorgio Bigarello (MN)	-	-
BL23	3.152	si	250+430	250+360	San Giorgio Bigarello (MN)	-	-
BL22	2.582	si	249+260	249+200	Roverbella (MN)	-	-
BL21	3.359	si	248+720	248+640	Roverbella (MN)	-	-
BL20	4.181	si	246+980	246+850	Roverbella (MN)	-	-
BL19	2.433	si	246+160	246+100	Nogarole Rocca (VR)	-	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fosso Rabioso)
BL18	4.531	si	245+530	245+400	Nogarole Rocca (VR)	-	-
BL17	3.174	si	244+660	244+580	Nogarole Rocca (VR)	-	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fosso Gamandone di Sopra)
BL16	6.600	si	244+000	243+840	Nogarole Rocca (VR)	-	-
BL15	4.834	si	242+500	242+390	Nogarole Rocca (VR)	-	-
BL14	9.965	si	241+550	241+290	Nogarole Rocca (VR)	-	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fossa Bora)
BL13	11.675	si	239+350	239+220	Povegliano Veronese (VR)	-	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fossa Gambisa)

Tabella 3.21 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli (pag. 5 di 6)



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk			
BL12	3.775	si	238+455	238+380	Vigasio (VR)	-	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fossa Giona)
BL11	4.388	si	237+050	236+950	Vigasio (VR)	-	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fossa Giona)
BL10	4.618	si	236+275	236+155	Vigasio (VR)	- Fascia delle risorgive (art. 25 delle NT del PTCP) - Aree a periodico ristagno (art. 20 delle NT del PTCP) - Corridoio ecologico (art. 49 delle NT del PTCP)	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fiume Tartaro)
BL09	5.046	si	234+960	234+875	Vigasio (VR)	-	-
BL08	6.590	si	232+990	233+140	Vigasio (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL07	8.181	si	230+300	230+140	Villafranca di Verona (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL06	4.720	si	228+460	228+600	Villafranca di Verona (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL05	985	si	228+040	227+980	Sommacampagna (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL04	755	si	227+870	227+810	Sommacampagna (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL03	7.641	si	227+010	226+800	Verona (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL02	6.811	si	225+475	225+390	Verona (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL01	5.481	si	224+230	224+130	Sona (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-

Tabella 3.22 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli (pag. 6 di 6)

\* Codice bacino di laminazione:

classificazione da progetto

\*\* Occupazione di nuovo suolo:

individua aree che non sono già artificializzate dall'impronta dell'infrastruttura autostradale



Codice cantiere*	Tipo**	Dimensione cantiere	Ubicazione aree di cantiere		Comune	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
		m <sup>2</sup>	da PK	a PK			
1-C-1-a	A	51.650	a sud dell'A1		Campogalliano (MO)	- Fascia Fluviale B del Fiume Po (ADB Po) - Dossi di pianura (art. 23A NTA del PTCP) - Corridoi ecologici (art. 28 NTA del PTCP) - Zona di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei (art. 28 del PTCP)	-
3-B-6-b	B	11.800	309+400	309+210	Campogalliano (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTCP)	-
3-B-5-a	A	57.075	295+270	295+000	Carpi (MO)	- Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art. 43B NTA del PTCP)	-
3-B-4-b	B	5.000	294+550	294+280	Carpi (MO)	- Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art. 43B NTA del PTCP)	-
		13.400	294+150	294+080			
3-B-3-a	A	51.465	278+550	278+000	Pegognaga (MN)	- Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po)	-
3-B-2-b	B	9.570	276+900	276+700	Pegognaga (MN)	- Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po)	-
3-B-1-b	B	7.150	253+060	252+890	San Giorgio Bigarello (MN)	-	-
2-A2-3-a	A	78.116	243+630	243+210	Nogarole Rocca (VR)	-	-
2-A2-2-b	B	5.800	239+350	239+250	Povegliano Veronese (VR)	- Vincolo dei corsi d'acqua (art. 5 – 6 – 7 NTA del PTCP)	Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fossa Gambisa)
2-A2-1-b	B	16.950	237+500	236+850	Vigasio (VR)	- Vincolo dei corsi d'acqua (art. 5 – 6 – 7 NTA del PTCP)	Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fossa Giona)
2-A1-1-b	B	15.700	228+250	228+000	Sommacampagna (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NTA del PTCP)	

**Tabella 3.23 Localizzazione e sviluppo delle aree di cantiere**

\* Codice cantiere:

classificazione da progetto

\*\* Tipo cantiere:

**A** -> aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo;

**B** -> aree di deposito temporaneo

\*\*\* Nuova occupazione di suolo:

individua aree che non sono già artificializzate dall'impronta dell'infrastruttura autostradale

## 4. QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

### 4.1. Introduzione

Analogamente a quanto svolto all'interno del capitolo precedente relativo alla pianificazione di area vasta, di seguito si restituisce l'analisi delle relazioni e le prescrizioni della pianificazione comunale rispetto al progetto di ampliamento dell'infrastruttura autostradale. I recenti aggiornamenti legislativi, sia a livello nazionale, sia a livello regionale, hanno introdotto delle modifiche significative che hanno contribuito alla formazione di un quadro normativo piuttosto articolato e differenziato tra tutti i comuni coinvolti nel progetto.

Nei paragrafi seguenti sono analizzati gli strumenti di pianificazione comunale con carattere di piano regolatore generale, indipendentemente dal relativo stato di aggiornamento e coerenza rispetto alla legislazione vigente.

È opportuno osservare in via preliminare come gli interventi volti all'ampliamento dell'attuale sede autostradale, quando non ricadenti all'interno dello spazio residuale compreso tra le due carreggiate, si localizzano comunque all'interno della fascia di rispetto autostradale. Tale circostanza permette di constatare come non si rilevino interferenze significative tra le previsioni di piano e le opere di progetto prese in esame.

Si riporta di seguito la lettura e interpretazione delle previsioni di piano relativamente ad una porzione di territorio compreso all'interno di un buffer di 1 Km., 500 m. a est e a ovest, rispetto all'attuale tratta autostradale. Le informazioni raccolte sono di seguito organizzate e raggruppate per Regione e Provincia, avendo cura di segnalare le fonti cartografiche e le coordinate normative di ognuno degli strumenti urbanistici analizzati.

### 4.2. PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE IN EMILIA ROMAGNA

Nel seguente capitolo si riporta l'analisi degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale della Regione Emilia Romagna che comprendono i comuni di:

- Reggio
- Rolo
- Carpi
- Campogalliano
- Rio Saliceto
- Fabbrico

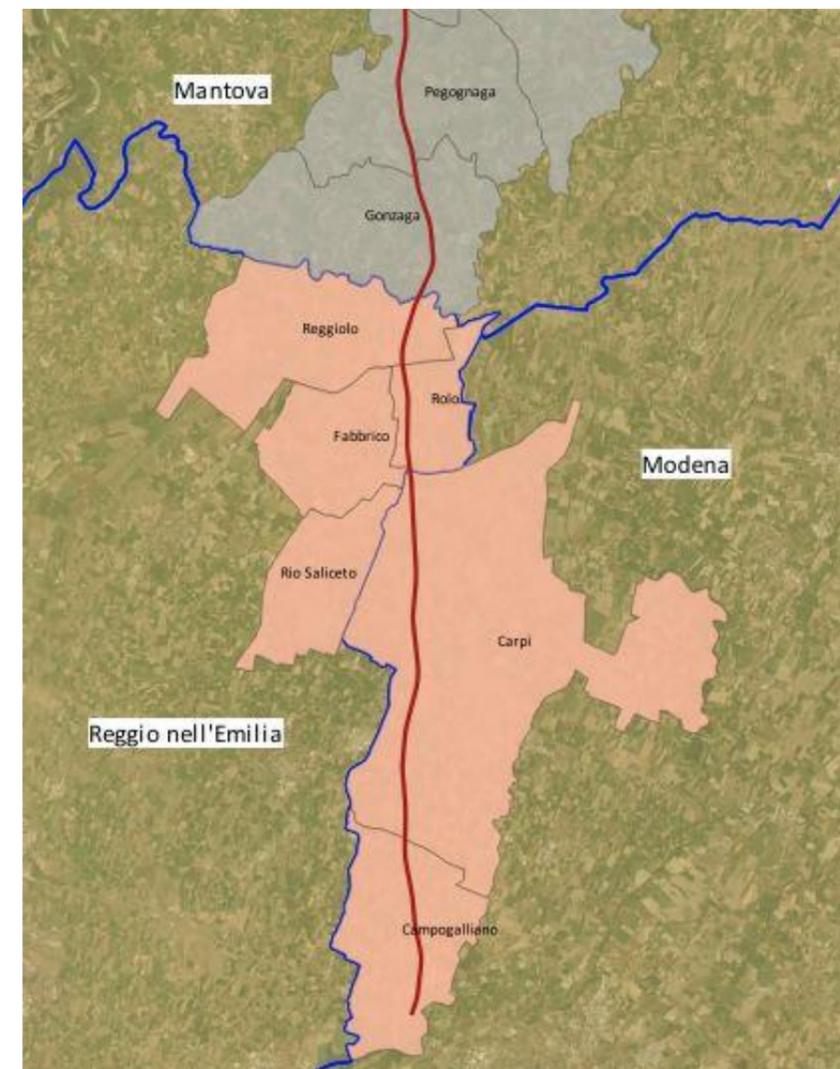


Figura 4-1 Corridoio infrastrutturale e limiti amministrativi comunali - Regione Emilia Romagna

Comune	Strumento vigente	Anno	Riferimento	Aggiornamento	Da PK	A PK
Campogalliano	PSC	2014	D.C.C. n.77, 29/12/2014	Ultima variante approvata con D.C.C. n. 52 del 28/10/2015	313	306
Carpi	PRG	2002	D.G.P. n. 174, 30/04/2002	Ultima variante approvata con D.C.C. n. 87 del 31/10/2019	306	291
Rolo	PSC	2003	D.C.C. n. 50, 18/12/03	//	291	287
Reggiolo	PRG	2015	D.C.C. n. 61, 29/09/2015	//	287	284
Fabbrico	PSC	2003	D.C.C. n. 29 28/05/2003	Ultima variante approvata con D.C.C. n. 5 del 02/02/2004		-
Rio Saliceto	PRG	2002	D.G.P. n. 82, 18/04/2002	Ultima variante approvata con D.C.C. n. 47 del 24/10/2016	-	-

#### 4.2.1. Comune di Campogalliano

Il Comune di Campogalliano è dotato di Piano Strutturale Comunale (PSC) approvato con D.C.C. n.77 del 29/12/2014. Con D.C.C. n.45 30/07/2015 è stata approvata la variante al PSC. Con D.C.C. n. 52 del 28/10/2015 è stata approvata la variante al Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del Comune di Campogalliano.

Come principale fonte di riferimento cartografico, si è fatto riferimento agli elaborati presenti sul sito ufficiale del comune ed in particolare alle tavole del PSC.

All'interno del Comune di Campogalliano, l'infrastruttura autostradale A22 attraversa per lo più zone a destinazione agricola. Percorrendo l'asse autostradale in direzione sud - nord, si evidenzia che il PSC prevede l'ampliamento dello svincolo attuale di Campogalliano. In particolare, le rampe di accesso di nuova costruzione, la cui realizzazione è prevista e riportata all'interno dell'elaborato cartografico "Classificazione e tutela del territorio", ricadono all'interno di aree classificate attualmente dal PSC come "Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico" (art. 80.70.90 delle Norme Generali). Ad ovest dell'asse autostradale, approssimativamente all'altezza del km. 311, ad una distanza di circa 122 metri, è collocato il centro abitato principale del Comune di Campogalliano, classificato dal PSC come "Ambiti urbani consolidati". All'altezza delle progressive Km. 310 – Km. 312, contermini sia ad est che ad ovest dell'asse autostradale, sono localizzate aree prevalentemente a destinazione produttiva, di rango sia locale, che sovracomunale. Procedendo in direzione nord, l'asse autostradale, attraversa una porzione di territorio classificata dal PSC come "Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola" (art. 80.70.100 delle NG).

All'altezza del km. 307, a est dell'asse autostradale, è presente una zona residenziale, classificata dal PSC come "Tessuto urbano consolidato" ad una distanza pari a 158 m. (l'abitato della frazione Panzano).

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di quattro bacini di laminazione (BL63; BL64; BL65; BL66) in fregio all'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 5.000 e 6.000 m<sup>2</sup>, per un'occupazione complessiva di nuovo suolo di 21.837 m<sup>2</sup>.

Inoltre, all'interno del Comune sono previsti i cantieri 1-C-1-a e 3-B-6-b; il primo, ubicato a S dell'interconnessione A1/A22, è un cantiere di tipo A con una superficie di 51.650 m<sup>2</sup> e ricade interamente su terreni classificati come ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (art. 80.70.90 delle NTC) e per un 10% circa su fasce di mitigazione e ambientazione (art. 50.10.110 delle NTC); il secondo, collocato all'altezza del km. 309 + 300, a sud dell'area di servizio Campogalliano Ovest, è un cantiere di tipo B, ha una superficie di 11.800 m<sup>2</sup> e ricade interamente su terreni classificati come ambiti agricoli periurbani (art. 80.70.110 delle NTC).

Il bacino BL66 ricade in zona già destinata a "Infrastrutture per la mobilità". I rimanenti bacini e i cantieri ricadono per la maggior parte all'interno dell'apposita "zona di rispetto autostradale" indicata sulla cartografia del PSC. Il primo cantiere ricade in larga parte anche all'interno di un "corridoio per nuova viabilità".

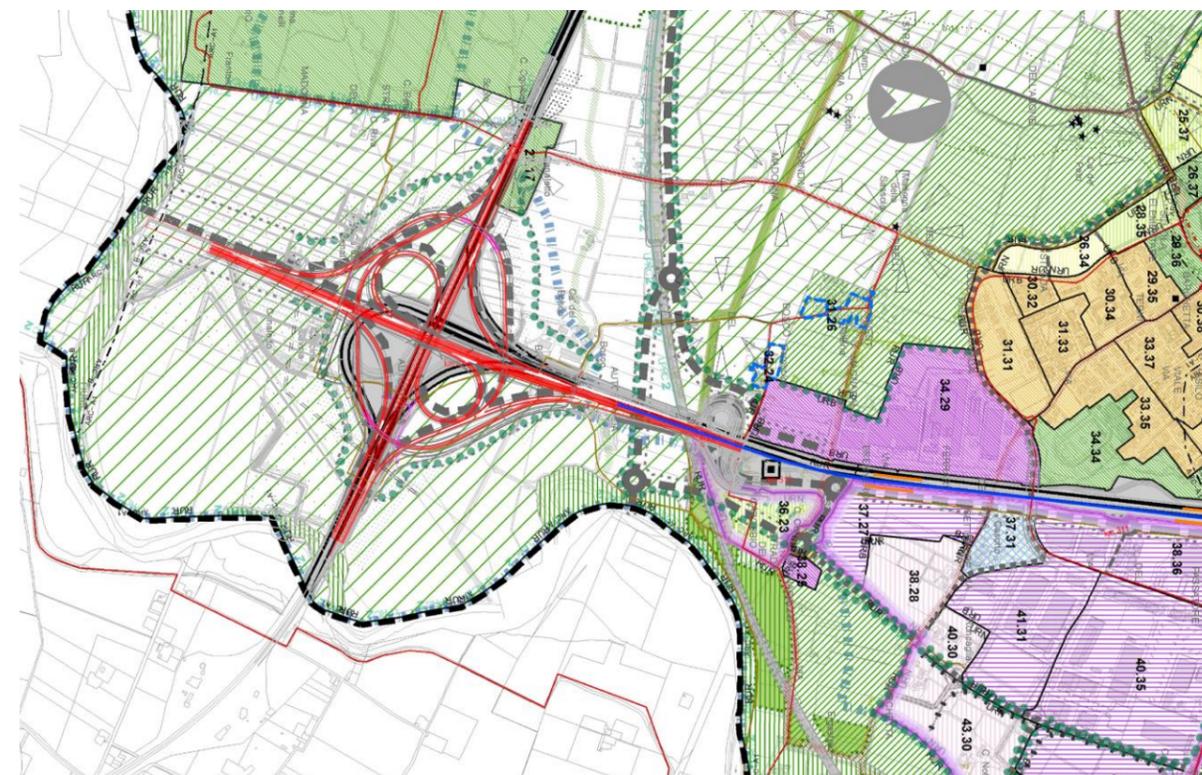


Figura 4-2 Stralcio Tavola 'Classificazione e tutela del territorio' - PSC Comune di Campogalliano

#### 4.2.2. Comune di Carpi

Il Comune di Carpi è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) approvato con D.G.P. n. 174 del 30/04/2002. In particolare, il piano presenta, a marzo 2020, 46 varianti specifiche



dello strumento vigente. Il principale elaborato di riferimento è costituito dalla Tavola “PS2 – Azzonamento del territorio comunale” e dalle relative N.T.A.

L'infrastruttura autostradale A22 attraversa il territorio del Comune di Carpi approssimativamente dal km. 305.5 al km. 291. L'infrastruttura si sviluppa a una distanza di circa 1.5 km. a ovest rispetto al centro abitato e attraversa quasi esclusivamente aree a destinazione agricola.

Procedendo da sud verso nord, superato il casello di Carpi, a est del corridoio autostradale è localizzata l'ampia area industriale contermina all'asse stradale (classificata dal piano come “Tessuti produttivi” (art. 48 delle N.T.A.) che si estende per alcuni chilometri e ospita al suo interno aree adibite ad espansione terziaria – commerciale nonché alcuni “Edifici residenziali con giardino all'interno del tessuto urbanizzato” (art. 46bis. 02 delle N.T.A.), due dei quali sono anche identificati (nell'apposita tavola) come edifici di interesse storico – architettonico.

Superato il grande ambito produttivo, il corridoio autostradale prosegue in direzione nord verso il Comune di Rolo attraversando “zone agricole normali” (art 65 delle N.T.A.), in parte (a nord di via Ponticello Arginello, corrispondente al km 297+600 dell'A22) anche classificate dal piano come “terreni interessati da bonifiche storiche di pianura” (art. 69.09 delle N.T.A.).

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di undici bacini di laminazione (da BL52 a BL62) in fregio all'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 2.000 e 8.000 m<sup>2</sup>, per un'occupazione complessiva di nuovo suolo di 58.391 m<sup>2</sup>.

All'interno del Comune sono previsti i cantieri 3-B-5-a e 3-B-4-b; il primo, posizionato al km 295, tra l'A22 e via Palazzo Banca (a Ovest), è un cantiere di tipo A con una superficie di 57.075 m<sup>2</sup>, ricade interamente su terreni interessati da bonifiche storiche (art. 69 comma 09 delle NTC) ed è, inoltre interessato dalla presenza di un elettrodotto esistente; il secondo, ubicato al km. 294, a sud di via dei Grilli (e Est dell'A22), è un cantiere di tipo B suddiviso in due aree con una superficie complessiva di 18.400 m<sup>2</sup> e ricade interamente su terreni interessati da bonifiche storiche (art. 69 comma 09 delle NTC).

Il bacino BL59 ricade in zona bianca del PRG ossia già destinata all'infrastruttura viaria autostradale. I rimanenti bacini e i cantieri ricadono per la maggior parte all'interno dell'apposita “fascia di rispetto stradale” indicata sulla cartografia del PRG.

#### 4.2.3. Comune di Rolo

Il Comune di Rolo è dotato di Piano Strutturale Comunale (PSC) redatto in forma associata con il comune di Fabbrico e approvato con D.C.C. n. 50 del 18/12/03. Come principale fonte di riferimento, è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico “PSC 2: destinazione per ambiti”, contestualmente alle relative N.T.A.

Il tracciato autostradale A22 entra nel territorio del **Comune di Rolo** all'altezza del km. 291 e lo attraversa approssimativamente sino al km. 287. Il corridoio autostradale A22 attraversa per lo più aree classificate dal PRG come “Ambiti ad alta vocazione agricola”. Su entrambi i lati dell'asse autostradale, approssimativamente all'altezza del km. 290.5, è localizzata, contermina al tracciato, un'area produttiva classificata dal PRG come “Ambiti specializzati per attività produttive di livello sovracomunale” (art.III.21 delle N.T.A.). Proseguendo in direzione nord, approssimativamente all'altezza del km. 289, contermina lungo il lato est dell'asse autostradale e parzialmente ricadente all'interno della fascia di rispetto autostradale (larghezza della fascia pari a 30 m. come previsto da art. 26 del D.P.R. 495/1992), si rileva la presenza di “Ambiti specializzati per attività produttive di livello comunale” (art.III.20 delle N.T.A.).

Compreso tra il km. 289 e il km. 288, ad est del tracciato è collocato il centro abitato di Rolo, classificato dal piano come “Ambiti urbani consolidati” che in alcuni punti risulta immediatamente contiguo all'infrastruttura autostradale, mentre per la maggior parte del tratto citato, risulta separato dalla stessa mediante una fascia, larga mediamente 80 m, classificata dal PSC come “area di riequilibrio ecologico e/o di compensazione ambientale”. Superato il centro abitato di Rolo, si rileva la presenza, a ovest dell'asse autostradale, di un ambito produttivo di livello comunale, approssimativamente all'altezza del km. 288. Si specifica che l'ambito produttivo è separato dal tracciato autostradale da un'area classificata dal PRG come “Dotazioni ecologiche ambientali” (art.V.1 delle N.T.A.).

Infine si segnala la presenza di un elettrodotto AT e relativa fascia di rispetto che attraversa perpendicolarmente l'asse autostradale approssimativamente all'altezza del km. 290.

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di tre bacini di laminazione (BL49; BL50; BL51) in fregio all'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 3.000 e 7.200 m<sup>2</sup>, per un'occupazione complessiva di nuovo suolo di 14.355 m<sup>2</sup>. I bacini ricadono per la maggior parte all'interno dell'apposito “limite di rispetto stradale” indicato sulla cartografia del PGT.

#### 4.2.4. Comune di Reggiolo

Relativamente al Comune di Reggiolo, lo strumento di regolazione delle trasformazioni sul territorio comunale è il PRG – Variante speciale n. 2-2015, approvato con D.C.C. n. 61 del 29/09/2015. Per la consultazione delle previsioni di piano, si è fatto riferimento all'elaborato cartografico “Tavola EP 1.5 – Zonizzazione del territorio 1:5.000 – est”.

Attraversato il collettore delle Acque Basse Reggiane, il tracciato autostradale entra nel **Comune di Reggiolo**. In prossimità del casello autostradale “Reggiolo – Rolo”, approssimativamente al km. 286 e al km. 284, lungo il lato ovest del corridoio autostradale, si rileva la presenza di due aree classificate “Aree per insediamenti artigianali e industriali” (art. 27 delle N.T.A.), rispettivamente poste ad una distanza di 100 m (denominata zona Ranaro) e 18 m (zona Rame) rispetto all'asse autostradale.

Tra le due aree industriali, su terreni attualmente adibiti ad uso agricolo, il piano individua un'area a destinazione terziaria, classificata come “Zone di espansione speciale soggetta a piano urbanistico preventivo” (art. 27 delle N.T.A.).

Sul lato est del tracciato, si rilevano quasi esclusivamente aree agricole, riconosciute dal piano come “Zona agricola speciale” (art. 28.2 delle N.T.A.).

Infine si segnala che, lungo il ciglio della strada provinciale SP 43, che si sviluppa perpendicolarmente rispetto all'asse autostradale, si rileva la presenza di un ambito caratterizzato dalla presenza di residenze sparse e classificato dal piano come “Ambiti prevalentemente residenziali e misti” (l'abitato della frazione Villanova).

All'altezza del km 285, presso il limite sud della zona industriale Rame, il PRG identifica l'intersezione tra l'autostrada esistente e un nuovo asse viario di progetto (quello dell'autostrada Cispadana).

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di tre bacini di laminazione (BL46; BL47; BL48) in fregio all'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 2.500 e 4.500 m<sup>2</sup>, per un'occupazione complessiva di nuovo suolo di 10.188 m<sup>2</sup>.

I bacini ricadono per la maggior parte all'interno dell'apposita “fascia di rispetto stradale” (art 32.5/6 N.T.A.) indicata sulla cartografia del PRG.



Figura 4-3 Stralcio Tavola 'Obiettivi e limiti alle trasformazioni' - PUG Comune di Reggiolo

#### 4.2.5. Comune di Fabbrico

Il Comune di Fabbrico è dotato di Piano Strutturale Comunale (PSC) redatto in forma associata con il Comune di Rolo e approvato con D.C.C. n. 29 del 28/05/2003.

Successivamente, con D.C.C. n. 5 del 02/02/2004, il Comune di Fabbrico ha approvato la variante “N°2” al PSC.

Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico “PSC 1 – Elementi strutturali dei Comuni di Fabbrico e Rolo” del Documento di Piano contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

Il Comune di Fabbrico, il cui territorio è contiguo a quello di Rolo, verso Ovest, non è direttamente interessato dall'attraversamento del corridoio autostradale A22 e rientra nel convenzionale ambito di studio e approfondimento costituito da una fascia di 1 km. avente come interasse il tracciato di progetto.

Si segnala che ai limiti del territorio comunale di Fabbrico a circa 2,3 km dal centro abitato, nell'ambito del territorio comunale di Rolo, l'infrastruttura autostradale attraversa approssimativamente all'altezza del km 290 un'area classificata come “Territorio urbanizzato” e destinato a funzioni produttive di livello sovracomunale.

#### 4.2.6. Comune di Rio Saliceto

Il Comune di Rio Saliceto è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) approvato con D.G.P. n. 82 del 18/04/2002 e redatto in forma associata con il Comune di Correggio e il Comune di San Martino in Rio. Il Comune di Rio Saliceto ha successivamente approvato n° 10 varianti al piano, di cui l'ultima con D.C.C. n. 47 del 24/10/2016.

Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico “Tavola 1 – Zonizzazione del territorio comunale” contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

Il Comune di Rio Saliceto, il cui territorio è contiguo a quello di Carpi, verso Ovest, non è direttamente interessato dall'attraversamento dell'infrastruttura e rientra nel convenzionale ambito di studio e approfondimento costituito da una fascia di 1 km. avente come interasse il tracciato di progetto.

Il centro abitato si localizza ad ovest del tracciato ad una distanza di circa 2.6 km. Gli ambiti del territorio comunale ricompreso nel corridoio di studio sono caratterizzati da aree a destinazione d'uso prevalentemente agricola (classificate dal piano come “Zone agricole normali – E1 (art. 68 delle N.T.A.). Si segnala inoltre, all'altezza del km 291 e a una distanza di circa 500 metri a ovest dell'asse autostradale, un'area classificata dal piano come “Zona ecologica di tutela dei caratteri ambientali delle casse di espansione del Tresinaro, area di riequilibrio ecologico delle casse di espansione del Tresinaro a Cà de Frati” (art. 107 delle N.T.A.).

### 4.3. PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE IN LOMBARDIA

Nel seguente capitolo si riporta l'analisi degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale della Regione Lombardia che comprende i comuni di:

- Gonzaga
- Pegognaga
- San Benedetto Po
- Bagnolo San Vito
- Borgo Virgilio (già Virgilio)
- Mantova
- San Giorgio Bigarello (già San Giorgio di Mantova)
- Castelbelforte
- Roverbella.

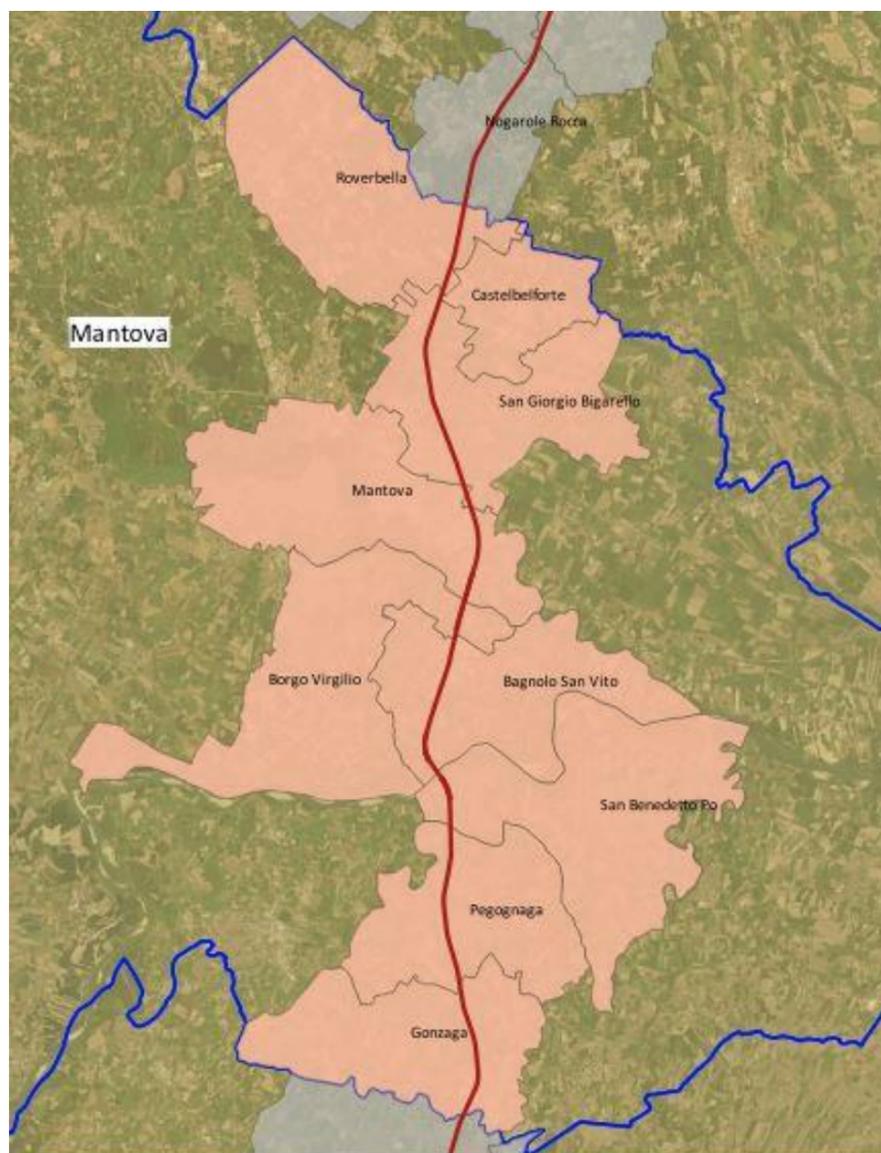


Figura 4-4 Corridoio infrastrutturale e limiti amministrativi comunali – Regione Lombardia

Comune	Strumento vigente	Anno	Riferimento	Aggiornamento	Da PK	A PK
Gonzaga	PGT	2012	D.C.C. n. 53, 29/10/2012	//	284	279
Pegognaga	PGT	2013	D.C.C. n. 58, 14/10/2013	Ultima variante approvata con D.C.C. n. 26 del 21/03/2019	279	272
San Benedetto Po	PGT	2012	D.C.C. n. 39, 24/09/2012	Ultima variante approvata con D.C.C. n. 22 del 14/05/2019	272	270
Bagnolo San Vito	PGT	2010	D.C.C. n. 38, 24/09/2010	Ultima variante approvata con D.C.C. n. 7 del 25/03/2014	270	264
Ex Virgilio	PGT	2009	DCC n. 20, 22.04.2009	Ultima variante approvata con D.C.C. n. 14 del 27/03/2019	264	263
Mantova	PGT	2012	D.C.C. n. 60, 21/11/2012	//	263	259
San Giorgio Bigarello	PGT	2012	D.C.C. n. 31, 05/06/2012	//	259	250
Castelbelforte	PGT	2009	D.G.C. n. 54, 21/12/2009	//	-	-
Roverbella	PGT	2013	D.C.C. n. 13, 31/05/2013	//	250	246

#### 4.3.1. Comune di Gonzaga

Il **Comune di Gonzaga** è dotato di Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato con D.C.C. n. 53 del 29/10/2012. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico "DP01.p – Previsioni di piano" del Documento di Piano contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

Il tracciato autostradale A22 entra nel territorio comunale di Gonzaga all'altezza del km 284 e lo attraversa approssimativamente per 5 km. L'asse autostradale, che si sviluppa a circa 2 km di distanza dal centro abitato principale, lambisce alcuni insediamenti industriali

(classificati come “Tessuto urbano consolidato di tipo produttivo”) localizzati tra il km 283 e il km 282 e posti immediatamente a ridosso dell'asse autostradale (polo ceramico). In prossimità delle aree industriali, si segnala la presenza del nucleo abitativo della Frazione di Bondeno, che dista dall'asse autostradale circa 200 m.. Si segnala inoltre, la presenza del Cimitero di Bondeno (classificato dal PGT come “AR – Aree ed attrezzature religiose principali e complementari”) contermini alla fascia di rispetto autostradale all'altezza del km. 282.

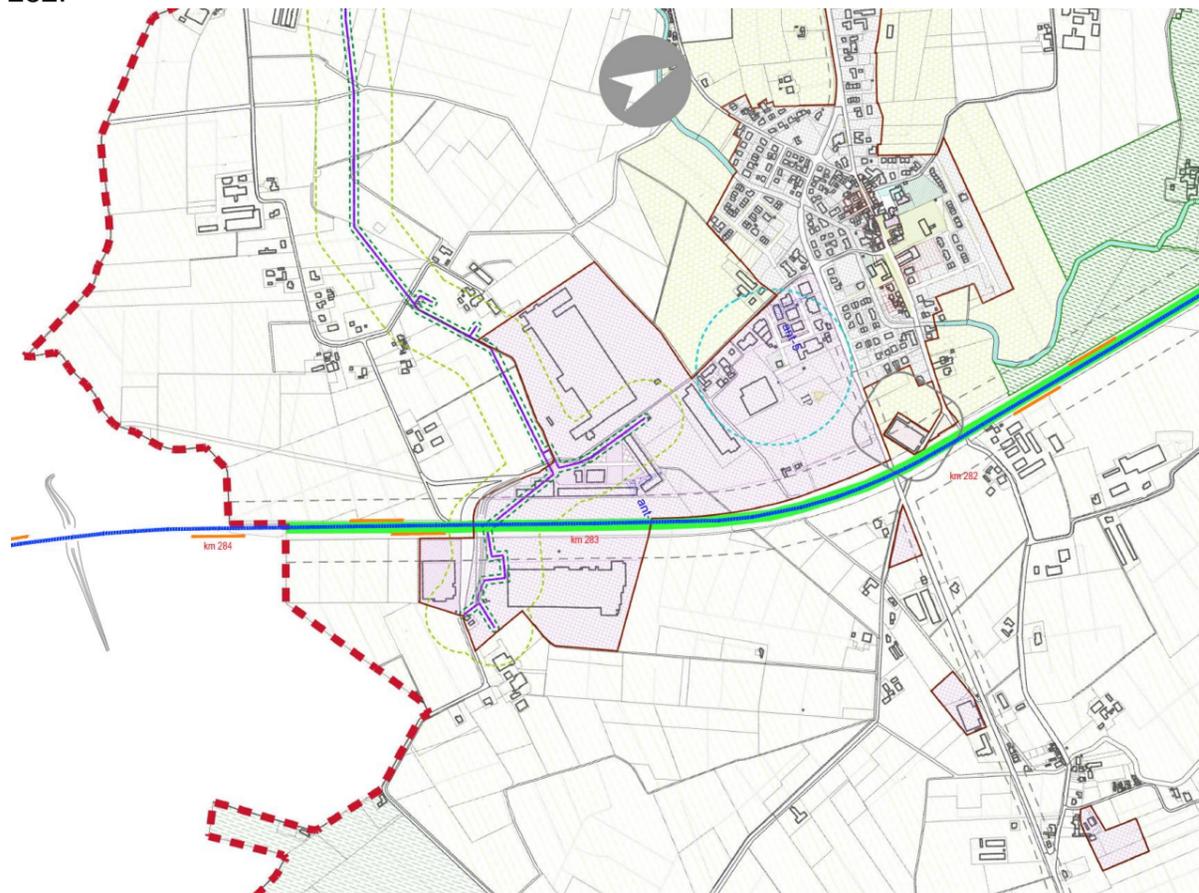


Figura 4-5 Stralcio Tavola 'Previsioni di Piano' - PGT Comune di Gonzaga

Ad uguale altezza, a ridosso del corridoio autostradale sul lato est, si segnala un esiguo ambito consolidato a destinazione d'uso produttivo.

Proseguendo verso nord, il corridoio autostradale attraversa per lo più terreni destinati ad attività agricole. Tra queste si segnala “l'ambito agricolo a valenza ambientale” presente lungo il lato ovest del tracciato all'altezza del km. 281 e al cui interno è localizzato, ad una distanza di circa 250 m. dall'autostrada, un bacino idrico artificiale.

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di quattro bacini di laminazione (BL42; BL43; BL44; BL45) in fregio all'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 1.800 e 5.200 m<sup>2</sup>, per un'occupazione complessiva di

nuovo suolo di 16.623 m<sup>2</sup>. I bacini ricadono per la maggior parte all'interno delle apposite fasce di “rispetto stradale” indicate sulla cartografia del PGT.

#### 4.3.2. Comune di Pegognaga

Il Comune di Pegognaga è dotato di Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato con D.C.C. n. 58 del 14/10/2013 e successiva variante parziale approvata con D.C.C. n. 26 del 21/03/2019. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico “DP\_3 – Tavola delle previsioni” del Documento di Piano contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

Il tracciato autostradale A22 entra all'altezza del km 279 nel **Comune di Pegognaga** attraversandolo per circa 7 km.

All'altezza del km 277, sul lato ovest del tracciato, si rileva la presenza in prossimità del ciglio autostradale di “aree prevalentemente produttive – artigianali” di previsione. Parallelamente, lungo il lato est, si rileva, sempre in prossimità del tracciato, un'altra modesta zona industriale classificata dal piano come “Aree prevalentemente agroindustriali”.

Proseguendo in direzione nord, l'asse autostradale lambisce, tra i km. 277 e 276, il centro abitato di Pegognaga. A est dell'asse autostradale risultano ubicate “zone residenziali” a bassa e media densità, così come, a maggiore distanza dallo stesso, la zona “urbanizzata prevalentemente residenziale a trasformazione vincolata” e la maggior parte degli “ambiti di pertinenza del piano servizi esistenti”.

A ovest dell'asse autostradale, attorno al casello autostradale sono ubicate aree “prevalentemente produttivo-artigianali” già sviluppate e sono individuate ulteriori “aree a trasformazione urbanistica prevalentemente terziario commerciali e “prevalentemente produttivo-artigianali”. Queste ultime (trattasi di due aree distinte) sono previste in stretta adiacenza al casello autostradale.

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di cinque bacini di laminazione (BL37; BL 38; BL39; BL40; BL41) in fregio all'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 2.000 e 18.200 m<sup>2</sup>, per un'occupazione complessiva di nuovo suolo di 32.847 m<sup>2</sup>.

All'interno del comune di Pegognaga sono previsti i cantieri 3-B-3-a e 3-B-2-b; il primo, posizionato tra il km. 278 + 600 e il km. 278 + 000, è un cantiere di tipo A, ha una superficie di 51.465 m<sup>2</sup> e ricade interamente su terreni classificati come ambiti agricoli strategici; il secondo, collocato presso lo svincolo dell'A22 al km. 276 + 800, è un cantiere di tipo B, ha una superficie di 9.570 m<sup>2</sup> e ricade interamente su un'area classificata a trasformazione urbanistica prevalentemente terziario commerciale, sulla quale, dal PGT, sono previsti interventi di progetto di pertinenza autostradale.

Sia i previsti bacini che i cantieri ricadono per la maggior parte all'interno delle apposite “fasce di rispetto stradale delle infrastrutture” indicate sulla cartografia del PGT.



Figura 4-6 Stralcio Tavola 'Previsioni di Piano' - PGT Comune di Pegognaga

#### 4.3.3. Comune di San Benedetto Po

Relativamente al Comune di San Benedetto Po, lo strumento di regolazione delle trasformazioni sul territorio comunale è il Piano di Governo del Territorio, la cui ultima variante denominata "n°2" e relativa al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole, è stata approvata con D.C.C. n. 22 in data 14/05/2019.

Il tracciato autostradale entra all'interno del Comune di San Benedetto Po all'altezza del km. 272 e lo attraversa per circa 2.5 Km.

L'asse autostradale attraversa per lo più una porzione di territorio destinato ad uso agricolo e classificata dallo strumento urbanistico comunale come "Ambiti agricoli strategici ad elevata caratterizzazione produttiva" (art. 14 delle N.T.A). Si segnala, all'altezza del km 271, in prossimità del lato est dell'asse autostradale, la presenza di un ambito produttivo esistente, di modesta estensione (allevamento).

All'altezza del km 270, l'asse autostradale attraversa le aree golenali del Fiume Po in corrispondenza del quale il piano individua e perimetra un'area classificata come "PLIS proposti" che tuttavia non risulta tuttora istituito.

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di un bacino di laminazione (BL36) in fregio all'asse autostradale, non distante dal sottopasso che da Portiolo conduce alla loc. Le Crociare, della superficie di 3.413 m<sup>2</sup>.

I lavori inoltre prevedono, l'allargamento laterale del rilevato autostradale, di pochi metri, su entrambi i lati nel tratto a nord del km 271+200 (dove, in loc. Campasso, inizia il tratto in salita verso il ponte sul fiume Po), per l'eliminazione del restringimento attualmente esistente lungo la rampa. Le aree relative a tale allargamento laterale "simmetrico" sono indicate sul PGT, per la maggior parte, come "ambiti agricoli strategici a elevata caratterizzazione produttiva" e nel tratto più vicino al Po come "ambiti agricoli strategici ad elevata valenza paesaggistica"; una limitata porzione, infine, ricade nel già citato "ambito prevalentemente produttivo" esistente. L'occupazione complessiva di suolo prevista per tali opere, compresi gli spostamenti delle opere esistenti ai piedi dei rilevati, è di 8.140 m<sup>2</sup>.



Figura 4-7 Stralcio Tavola 'Documento di Piano' - PGT Comune di San Benedetto Po

#### 4.3.4. Comune di Bagnolo San Vito

Relativamente al Comune di Bagnolo San Vito, lo strumento di regolazione delle trasformazioni sul territorio comunale è il Piano di Governo del Territorio approvato con D.C.C. n. 38 del 24/09/2010. Il Consiglio Comunale ha successivamente approvato n. 3 varianti di cui due al Piano delle Regole (ultima variante approvata con D.C.C. n. 7 del

25/03/2014) e una al Piano dei Servizi (approvata con D.C.C. n. 7 del 25/03/2014). Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato considerato l'elaborato cartografico "DP 01 Var2 - Documento di Piano Nord/Sud" del Documento di Piano contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

Superato il Fiume Po (km. 270 – km. 269), il tracciato autostradale entra all'interno del **Comune di Bagnolo San Vito** e lo attraversa per circa 5 km.

Il corridoio autostradale attraversa una vasta porzione di territorio a destinazione d'uso agricola; in particolare, tra il km. 269 e il km. 268, si evidenzia la presenza a ridosso del lato ovest dell'asse autostradale di zona agricola classificata come "Area agricola di prevalente valore paesaggistico". Nell'elaborato "Carta della zonizzazione del territorio comunale – Sud" (elaborato cartografico appartenente al Piano delle Regole), l'area risulta ulteriormente classificata come "Zona agricola ad elevata vulnerabilità idrogeologica -E7" (art. 79 delle N.T.A.).

Proseguendo in direzione nord, in prossimità dello svincolo autostradale "Mantova sud", il piano classifica le aree a ridosso del tracciato autostradale come "Area agricola di presidio dei fenomeni di antropizzazione e di offerta per il potenziamento ambientale", ovvero come aree finalizzate a definire stabilmente il bordo di separazione tra le aree urbane e le aree agricole.

Poco a sud del km 266 il PGT indica il previsto innesto di un futuro asse viario che è previsto debba interconnettersi con l'A22: (la prevista autostrada Cremona-Mantova).

A partire dal km 266 e sino al km 265, il corridoio autostradale attraversa una porzione di territorio caratterizzata dalla presenza di impianti produttivi e strutture commerciali localizzate a ridosso del ciglio autostradale.

Il tracciato autostradale prosegue poi verso il Comune di Borgo Virgilio, attraversando, a nord del Canale Fossetta (ubicato al km 264+400 ca.), una residua porzione di territorio a destinazione d'uso agricola (classificata come "Area agricola di prevalente valore paesaggistico") ricadente all'interno del perimetro del "Parco Regionale del Mincio".

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di quattro bacini di laminazione (BL 32; BL33; BL34; BL35) in fregio all'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 2.000 e 4.500 m<sup>2</sup>, per un'occupazione complessiva di nuovo suolo di 12.453 m<sup>2</sup>.

Il bacino BL32 ricade nella citata "Area agricola di presidio dei fenomeni di antropizzazione e di offerta per il potenziamento ambientale", precisamente in una porzione di essa interclusa fra le piste dello svincolo autostradale di Mantova sud. I rimanenti bacini e i cantieri ricadono per la maggior parte all'interno dell'apposita "fascia di rispetto del sistema infrastrutturale" indicata sulla cartografia del PGT.

I lavori inoltre prevedono, all'interno del comune, l'allargamento laterale del rilevato autostradale, di pochi metri, su entrambi i lati nel tratto a sud del km 267+975 (in corrispondenza dell'area di servizio "Po est"), per l'eliminazione del restringimento attualmente esistente lungo la rampa di approccio da nord al ponte sul Fiume Po. Le aree relative a tale allargamento laterale "simmetrico" sono indicate sul PGT sul lato ovest come "area agricola a prevalente valore paesaggistico" e sul lato est come "area agricola a elevata caratterizzazione produttiva". L'occupazione complessiva di suolo prevista per tali opere, compresi gli spostamenti delle opere esistenti ai piedi dei rilevati, è di 7.245 m<sup>2</sup>.

#### 4.3.5. Comune di Borgo Virgilio

Proseguendo verso nord, il tracciato autostradale attraversa per un breve tratto il Comune di Borgo Virgilio (unione degli ex Comuni di Borgoforte e Virgilio). Poiché, allo stato attuale, il procedimento della variante generale di coordinamento dei PGT degli ex Comuni di Borgoforte e Virgilio non è stato ancora né adottato, né approvato, come principale fonte di riferimento cartografico e normativo, è stato preso in considerazione l'elaborato "DP02 – Previsioni di piano" del PGT dell'ex Comune di Virgilio. Il PGT dell'ex comune di Virgilio è approvato con DCC n. 20 del 22.04.2009 e la sua più recente Variante (Piano dei Servizi e Piano delle Regole) è stata approvata con DCC n. 14 del 27/03/2019.

Il tracciato autostradale attraversa zone destinate esclusivamente all'agricoltura ed all'attività di allevamenti (il tracciato attraversa per circa 1 km. una "fascia di rispetto degli allevamenti" all'altezza del km. 263), fino al limite comunale che coincide con l'asse del fiume Mincio. Gli ambiti attraversati sono inoltre compresi all'interno del perimetro del "Parco Regionale del Mincio".

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, quali unici interventi esterni al compendio autostradale esistente, l'allargamento del ponte sul Fiume Mincio (la metà meridionale del tratto tra le due spalle del ponte ricade su territorio comunale di Borgo Virgilio) e un allargamento laterale del rilevato autostradale verso ovest di pochi metri nel tratto tra Corte Vittoria e il Cavo Nuovo, a nord del km 263+700, per l'eliminazione del restringimento attualmente esistente lungo la rampa di approccio da sud al ponte. Le aree relative all'allargamento del ponte sono indicate sul PGT in parte come "acque" e in parte come "ambito territoriale compreso nel SIC "Vallazza" e comportano un'occupazione complessiva di 520 m<sup>2</sup> (opere in elevazione non direttamente insistenti sul suolo). Quelle per l'allargamento del rilevato ricadono in "Aree destinate all'agricoltura" e prevedono un'occupazione complessiva di suolo di 2.270 m<sup>2</sup>.



Figura 4-8 Stralcio Tavola 'Previsioni di Piano' - PGT Comune di Borgo Virgilio

#### 4.3.6. Comune di Mantova

Il Comune di Mantova è dotato di Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato con D.C.C. n. 60 del 21/11/2012. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico "DP6 – Previsioni di Piano" del Documento di Piano contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

Al suo ingresso all'interno del territorio del **Comune di Mantova**, il corridoio autostradale attraversa il corso del Fiume Mincio ed il canale navigabile "Tartaro – Canalbianco – Po di Levante" in corrispondenza dei quali il PGT classifica il territorio con classe di fattibilità geologica "Classe 4 – Fattibilità con gravi limitazioni". Il PGT rimanda inoltre alla consultazione della normativa specifica all'interno del PAI.

In particolare, sono escluse opere di nuova edificazione ad esclusione di quelle tese al consolidamento o alla sistemazione idraulica ed idrogeologica per la messa in sicurezza dei

siti; sono altresì realizzabili infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico solo se non altrimenti localizzabili.

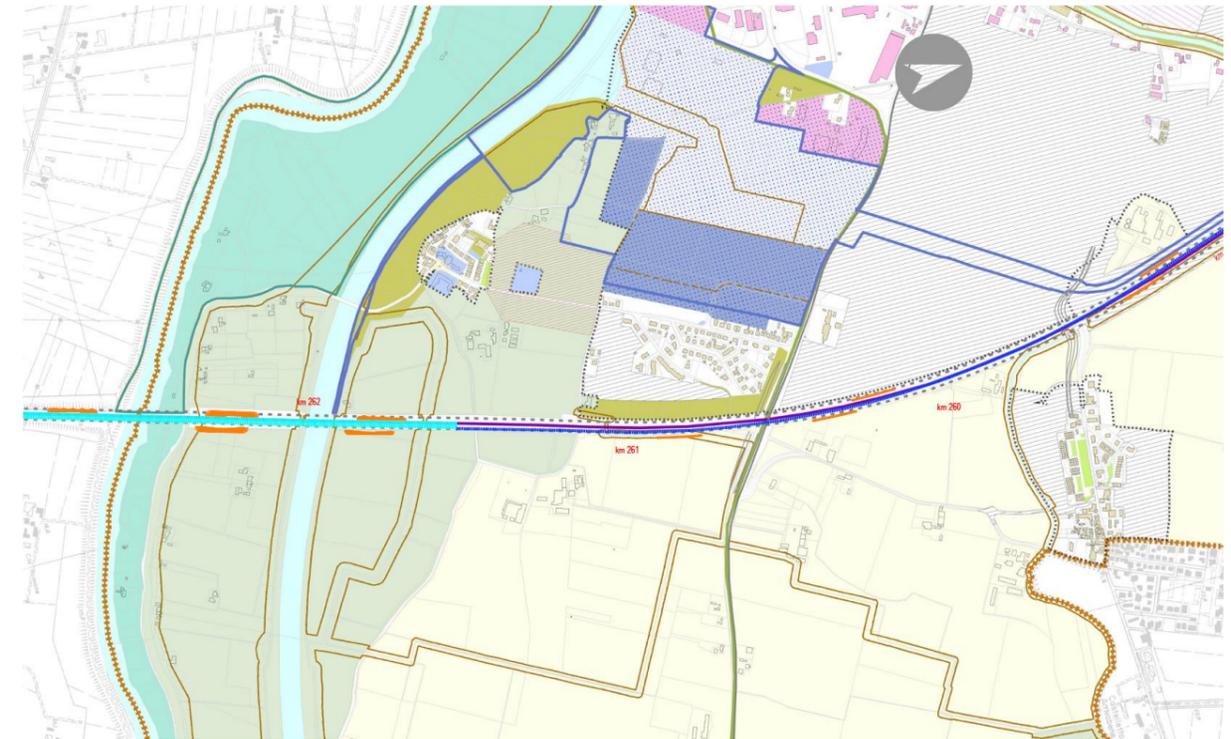


Figura 4-9 Stralcio Tavola 'Previsioni di Piano' - PGT Comune di Mantova

Il territorio attraversato sino al km. 260.5, ricompreso all'interno del "Parco regionale del Mincio", è destinato per lo più ad attività agricole. Di tali aree circa due terzi (quelle approssimativamente sino al km 261,2 (strada San Martino), sia a ovest sia a est dell'autostrada) sono classificate dal PGT come "Aree agricole di valenza paesaggistica" (Art. D29 delle N.T.A.), ovvero aree agricole che svolgono un'importante funzione ecologica di miglioramento delle condizioni ambientali. La zona a est dell'autostrada a nord di strada San Martino è invece "Aree agricole di valenza produttiva" (Art. D30 delle N.T.A.).

Sempre a nord di strada San Martino, ma ad ovest dell'infrastruttura autostradale e confinante con il perimetro del Porto di Valdarò, ad una distanza minima di 63 metri, si rileva la presenza di una porzione di territorio classificata come "Tessuti consolidati a destinazione residenziale prevalente" (Titolo II, art. D19 delle N.T.A.), corrispondente all'abitato di Formigosa.

A separazione del tessuto residenziale consolidato dal tracciato autostradale, si rileva la presenza di aree, classificate dal piano come "Verde di mitigazione ambientale" coincidenti con la fascia di rispetto autostradale, che si estendono in direzione ovest per circa 61 metri. Proseguendo verso nord, oltre la SS 482 Alto Polesana (approssimativamente a partire dal km. 260.5) e sino al confine comunale, ad est del tracciato autostradale si rileva principalmente la presenza di territori a destinazione agricola ("Aree agricole di valenza

produttiva” - art. D30 delle N.T.A.), ad esclusione dell'ambito residenziale consolidato di Borgo Castelletto (distante circa 175 m. dal ciglio autostradale).

Ad ovest del tracciato invece, a ridosso della fascia di rispetto autostradale, viene individuata una grande zona di ampliamento urbanistico, classificata dal piano come “Comparti assoggettati a strumenti attuativi approvati o a titoli edilizi convenzionati” (Art. D23 delle N.T.A.) e che si estende per circa 27 ha.

Tale area di trasformazione risulta essere, allo stato attuale, già interessata da consistenti interventi con la localizzazione di strutture per servizi e attività di logistica. Le strutture presenti, nella porzione sud del comparto, distano circa 30 m dall'autostrada, mentre nella porzione nord, dove in adiacenza all'autostrada è presente una fascia interessata da “infrastrutture ferroviarie” (Art D34), gli edifici sono ubicati a maggiore distanza, al di là di tale fascia.

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di un bacino di laminazione (BL31), da realizzarsi in un'area a est dell'asse autostradale, presso l'intersezione fra lo stesso e strada Castelletto, in zona esterna all'attuale compendio autostradale ma urbanisticamente destinata ad “area per la viabilità” (art. C6/D9), di superficie pari a 4.245 m<sup>2</sup>.

I lavori inoltre prevedono, all'interno del comune, un ulteriore intervento esterno al compendio autostradale esistente: l'allargamento dei ponti sul canale navigabile Fissero-Tartaro-Canalbianco e sul Fiume Mincio (di quest'ultimo ricade su territorio comunale di Mantova la metà nord) e l'allargamento laterale del rilevato autostradale, verso ovest di ca. 10 metri, nel tratto tra il confine comunale a sud (km 262+550 ca.) e il km 261+550. Tale intervento è finalizzato all'eliminazione del restringimento attualmente esistente (senza la presenza dell'aiuola spartitraffico centrale) lungo il tratto in rilevato tra i due ponti e lungo la successiva rampa che, procedendo idealmente in direzione nord, discende dal ponte sul canale navigabile per riportarsi a piano campagna (è anche previsto l'allargamento verso est di un tratto più limitato, di un centinaio di metri per una larghezza di ca. 8 metri, tra il canale Cavalletto e Corte Zanata, per la realizzazione di una piazzola di sosta d'emergenza). Le aree relative all'allargamento sono classificate dal PGT in parte come “Aree agricole di valenza paesaggistica” e in parte come “Verde di mitigazione ambientale” (oltre a porzioni minori classificate come “laghi e principali corsi d'acqua”, come “habitat” e come “Aree agricole di valenza produttiva”) e comportano un'occupazione complessiva di 8.465 m<sup>2</sup>.

#### 4.3.7. Comune di San Giorgio Bigarello

Relativamente al Comune di San Giorgio Bigarello (sino al 2018 chiamato San Giorgio di Mantova), lo strumento di regolazione delle trasformazioni sul territorio comunale è il Piano di Governo del Territorio approvato con D.C.C. n. 31 del 05/06/2012. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione

l'elaborato cartografico “DP01p – Previsioni di Piano” del Documento di Piano contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

Il corridoio autostradale entra all'interno del Comune di San Giorgio Bigarello approssimativamente all'altezza del km. 258 e lo attraversa sino al km. 250.

All'altezza del km. 258 e approssimativamente sino al km. 256, il tracciato autostradale costeggia, lungo la fascia di rispetto autostradale sul lato ovest, un'ampia porzione di territorio caratterizzata dalla presenza di aree produttive e commerciali, rispettivamente classificate dal piano come “Aree produttive consolidate” (art. 40 pr delle N.T.A.) e “Aree economiche consolidate a prevalenza commerciale e terziaria” (art. 40 pr delle N.T.A.). Superato lo svincolo autostradale di Mantova Nord, il tracciato autostradale attraversa un territorio destinato principalmente ad attività agricole con presenza diffusa di edifici di interesse storico a carattere rurale ed il piccolo nucleo residenziale (Caselle) localizzato ad est del tracciato (km 254) ad una distanza di circa 100 m. dal vincolo della fascia autostradale.

Si segnala infine, sul lato ovest del tracciato, all'altezza del km. 253, la presenza di un piccolo ambito produttivo che si estende contermini al tracciato autostradale.

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di otto bacini di laminazione (da BL 23 a BL30) in fregio all'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 1.000 e 4.500 m<sup>2</sup>, per un'occupazione complessiva di nuovo suolo di 25.058 m<sup>2</sup>.

Inoltre, all'interno del comune di San Giorgio Bigarello è prevista la realizzazione del cantiere 3-B-1-b; il cantiere, ubicato nei pressi del km. 253, è di tipo B, ha una superficie di 7.150 m<sup>2</sup> e ricade interamente su terreni classificati dal PGT come aree della rete ecologica comunale (art. 35 PR delle NTA).

#### 4.3.8. Comune di Castelbelforte

Il Comune di Castelbelforte è dotato di Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato con D.G.C. n. 54 del 21/12/2009. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico “Tav. 4.2 – Sintesi delle previsioni del piano di governo del territorio” del Documento di Piano contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

La porzione di territorio del Comune di Castelbelforte interessata dalla vicinanza al corridoio autostradale è destinata esclusivamente ad attività agricole, ad esclusione di un piccolo nucleo produttivo presente all'altezza del km. 250 e localizzato ad est del tracciato, ad una distanza di circa 82 m. dal ciglio autostradale.

#### 4.3.9. Comune di Roverbella

Il Comune di Roverbella è dotato di Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato con D.C.C. n. 13 del 31/05/2013. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico "DP14 – Tavola delle previsioni di piano" del Documento di Piano contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

Il tracciato autostradale attraversa il Comune di Roverbella a partire dal km. 250 sino al confine regionale posto all'altezza del km. 246. Il tracciato attraversa esclusivamente territori destinati ad uso agricolo. Si segnala l'interferenza, all'altezza del km. 249, tra la fascia di rispetto autostradale e il perimetro di una zona di interesse archeologico. Sempre alla stessa altezza, si segnala inoltre la presenza di un "ambito a verde privato" (art. 134 delle N.T.A.) che ricade parzialmente all'interno della fascia di rispetto autostradale e al cui interno è localizzato un piccolo lago di cava.

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di tre bacini di laminazione (BL 20; BL21; BL22) in fregio all'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 2.500 e 4.200 m<sup>2</sup>, per un'occupazione complessiva di nuovo suolo di 10.122 m<sup>2</sup>.



Figura 4-10 Stralcio Tavola 'Previsioni di Piano' - PGT Comune di Roverbella

#### 4.4. PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE IN VENETO

Nel seguente capitolo si affrontano gli strumenti della pianificazione comunale della Regione Veneto che comprende i Comuni di:

- Nogarole Rocca
- Povegliano Veronese
- Vigasio
- Castel D'Azzano
- Villafranca di Verona
- Sommacampagna
- Verona
- Sona
- Bussolengo



Figura 4-11 Corridoio infrastrutturale e limiti amministrativi comunali - Regione Veneto

Comune	Strumento vigente	Anno	Riferimento	Aggiornamento	Da PK	A PK
Nogarole Rocca	PRG	1992	D.G.R. n. 4616, 07/08/1992	Ultima variante approvata con D.C.C. n. 49 del 19/12/2017	246	240
Povegliano Veronese	PAT	2018	D.C.P. n. 77, 09/08/2018	Ultima variante approvata con D.C.C. n. 33 del 28/10/2019	240	239
Vigasio	PAT	2011	D.G.R. n. 6, 19/04/2011	//	239	233
Castel D'Azzano	PAT	2017	D.C.P. n. 161, 29/12/2017	//	-	-
Villafranca di Verona	PAT	2015	D.G.R. n. 889, 13/07/2015	//	233	229
Sommacampagna	PAT	2013	D.G.R. n. 556, 03/05/2013	//	229	228
Verona	PAT	2007	D.G.R. n. 4148, 18/12/2007	//	228	225
Sona	PAT	2016	D.G.R. n. 140, 13/10/2016	//	225	224
Bussolengo	PAT	2011	D.G.R. n. 97, 01/02/2011	//	224	223

##### 4.4.1. Comune di Nogarole Rocca

Il Comune di Nogarole Rocca è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) approvato con D.G.R. n. 4616 del 07/08/1992. Successivamente sono state approvate n°30 varianti al PRG vigente, di cui l'ultima approvata con D.C.C. n. 49 del 19/12/2017. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico "Tavola 1:10.000 – Intero territorio" contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

L'infrastruttura autostradale entra all'interno del territorio del Comune di Nogarole Rocca all'altezza del km. 246 e lo attraversa approssimativamente per 7 km.

Ad est del tracciato viene rilevata la presenza per lo più di aree a destinazione agricola, mentre sul lato ovest si rileva la presenza di aree a destinazione funzionale mista.

In particolare, all'altezza del km. 244, è presente un'area a destinazione d'uso terziario – commerciale, classificata dal piano come "Zona D7 – Porta della città" (art. 8 delle N.T.A.) e parzialmente ricadente all'interno della fascia di rispetto autostradale.

Superato il casello autostradale di Nogarole Rocca, si rileva la presenza di un agglomerato industriale classificato come "Zona D1/C – Produttiva industriale e artigianale di completamento" (art. 8 delle N.T.A.) che dista circa 25 m. dal limite della fascia di rispetto autostradale.

Successivamente, il corridoio autostradale attraversa l'area verde corrispondente al "Parco – Campagna del Tione" (art. 9.4 delle N.T.A.) e un'area destinata ad "Attrezzature pubbliche e di pubblico interesse e verde sportivo a laghetto" (Zona F1, art. 8 delle N.T.A.).

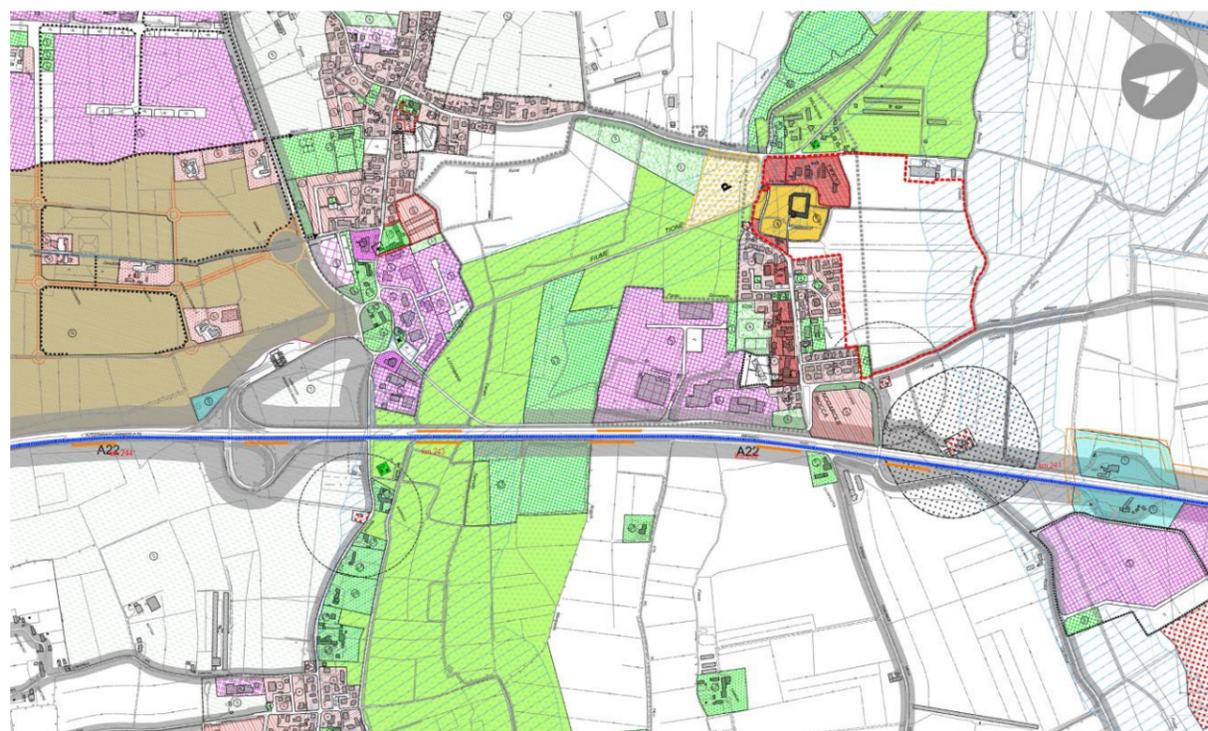


Figura 4-12 Stralcio Tavola 'Trasformabilità' - PRG Comune di Nogarole Rocca

All'altezza del km. 242, ad ovest del corridoio autostradale, si segnala un altro agglomerato industriale classificato come "Zona D1/c – Produttiva industriale e artigianale di completamento" art. 8 delle N.T.A.) il cui perimetro ricade parzialmente all'interno della fascia di rispetto autostradale.

Confinante con l'ambito industriale, si rileva la presenza del centro abitato di Nogarole Rocca, al cui interno si alternano zone residenziali consolidate e in via di espansione. In particolare, si segnala un ambito residenziale classificato come "Zona C2 – Espansione residenziale" (art. 8 delle N.T.A.) che ricade parzialmente all'interno della fascia di rispetto autostradale. Proseguendo verso nord, in prossimità del centro abitato di Nogarole Rocca viene rilevato il perimetro relativo al cimitero comunale ("Zona F2 – Zone per attrezzature tecnologiche" - art. 8 delle N.T.A.) e il relativo buffer di rispetto della zona cimiteriale ("Zona F4 – rispetto cimiteriale").

Si precisa che il perimetro dell'area cimiteriale ricade per più della metà della sua estensione all'interno della fascia di rispetto autostradale.

Proseguendo verso nord, il corridoio autostradale lambisce ad ovest un'ampia porzione di territorio agricolo mentre costeggia ad est, all'altezza del km. 240, un agglomerato industriale, classificato come "Zona D4/1 – Zone agroindustriali di trasformazione, il cui perimetro ricade all'interno della fascia di rispetto autostradale".

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di sei bacini di laminazione (da BL14 a BL 19) lungo l'asse autostradale, di dimensione variabile

e compresa fra 2.000 e 10.000 m<sup>2</sup> per un'occupazione complessiva di nuovo suolo di 31.537 m<sup>2</sup>.

Infine, nei pressi dello svincolo di Nogarole Rocca, al km. 243 + 500, è prevista la realizzazione del cantiere 2-A2-3-a. Il cantiere è di tipo A, ha una superficie di 78.116 m<sup>2</sup> e ricade interamente su terreni classificati come zone rurali E1 dalla pianificazione comunale e dalla L.R. 24/85 "Tutela ed edificabilità delle zone agricole" successivamente abrogata dalla L. R. 11/2004 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio".

#### 4.4.2. Comune di Vigasio

Il Comune di Vigasio è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT) approvato con D.G.R. n. 6 del 19/04/2011. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico "Elaborato 4 – Carta della trasformabilità" del Documento di Piano contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

All'altezza del km 238,7 il corridoio autostradale entra all'interno del territorio del Comune di Vigasio e lo attraversa per circa 6 km L'infrastruttura autostradale attraversa perlopiù ampie porzioni di territorio a destinazione d'uso agricola caratterizzate dalla presenza di edifici sparsi rurali, alcuni dei quali di interesse storico – architettonico.

Tra il km 238,7 e il km 237,9, ad est dell'infrastruttura autostradale, si segnala in posizione contermina alla fascia di rispetto autostradale, la previsione urbanistica di una grande zona industriale classificata dal piano come "Zona\_D2s/x – Industriale, artigianale di espansione speciale *Parco della logistica avanzata*" (art. 100 delle N.T.A.).

Proseguendo a nord, nella porzione di territorio compresa approssimativamente tra il km 237 e il km 235, ad una distanza di 52 m ad est del corridoio autostradale, si sviluppa il piccolo centro abitato della frazione di Isolalta, caratterizzato da zone residenziali consolidate (anche di carattere storico) e previsioni di ampliamento del tessuto urbanistico. L'infrastruttura autostradale attraversa inoltre una porzione di territorio classificata dal piano come "Corridoio ecologico principale" (art. 34 delle N.T.A.) appartenente alla rete ecologica locale.

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di cinque bacini di laminazione (BL08; BL09; BL10; BL11; BL12) lungo l'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 3.500 e 8.000 m<sup>2</sup> per un'occupazione complessiva di nuovo suolo di 26.229 m<sup>2</sup>. Il bacino BL 12 ricade in area che il PAT (Tav. 4 Trasformabilità) classifica come facente parte dei "Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi" (art. 40 delle N.T.A.), il BL09 ricade all'interno di un "corridoio ecologico principale" (art. 34) ed i restanti tre in aree per le quali la Tav. 4 non identifica l'appartenenza a zone per le quali siano previste "azioni strategiche" o "valori e tutele", fermo restando che ricadono comunque all'interno di specifici Ambiti Territoriali Ottimali (A.T.O.). In base alla Tav. 2-"Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale" tutti i bacini sono ubicati all'interno di "Viabilità /Fasce di rispetto", disciplinate dall'art. 18 delle N.T.A. che



prevede la possibilità di realizzarvi opere per "l'ampliamento ed adeguamento delle strade" e opere di "mitigazione ambientale" delle stesse.

Inoltre, all'interno del territorio comunale è prevista la realizzazione del cantiere 2-A2-1-b (CB02) a servizio dei lavori di ampliamento dell'asse viario. Il cantiere di tipo B sarà ubicato nei pressi del km. 237, avrà una superficie di 16.950 m<sup>2</sup> e sarà collocato anch'esso su terreni che in base alla Tav. 4 non appartengono a zone per le quali siano previste "azioni strategiche" o "valori e tutele" e che in base alla Tav. 2 sono identificati come "Viabilità /Fasce di rispetto" .

#### **4.4.3. Comune di Povegliano Veronese**

Il Comune di Povegliano Veronese è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT) approvato con D.C.P. n. 77 del 09/08/2018.

Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico "Elaborato 4 – Carta della trasformabilità" del Documento di Piano contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

Il corridoio autostradale entra all'interno del Comune di Povegliano Veronese approssimativamente all'altezza del km. 239.3 e lo attraversa per circa 0.5 km. L'infrastruttura autostradale si sviluppa nell'estremo lembo più a sud del territorio comunale, ad una distanza di circa 3 km dal centro abitato e attraversa esclusivamente aree a destinazione d'uso agricola.

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di un bacino di laminazione (BL13) a ovest dell'asse autostradale, di superficie pari a 11.700 m<sup>2</sup>, per una equivalente occupazione di nuovo suolo. L'area interessata è classificata dal PAT come "aree di rinaturalizzazione" (art. 97 delle NT).

Inoltre, sulla medesima area, ubicata all'altezza del km. 239 + 300, prima della realizzazione del bacino, è prevista la realizzazione di un cantiere temporaneo (n. identificativo del cantiere: 2-A2-2-b). Tale cantiere, di tipo B, avrà una superficie di 5.800 m<sup>2</sup>.

#### **4.4.4. Comune di Castel D'Azzano**

Il Comune di Castel D'Azzano è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT) approvato con D.C.P. n. 161 del 29/12/2017.

Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico "Elaborato 4 – Carta della trasformabilità" del Documento di Piano, contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

Sebbene il territorio del Comune di Castel D'Azzano non sia direttamente interessato dall'attraversamento dell'infrastruttura autostradale, data la sua posizione di vicinanza al corridoio all'altezza del km. 234, è stato comunque preso in considerazione. L'infrastruttura

autostradale si sviluppa a ovest del centro abitato ad una distanza di circa 3 km e lambisce esclusivamente aree a destinazione d'uso agricola.

#### **4.4.5. Comune di Villafranca di Verona**

Il Comune di Villafranca di Verona è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT) approvato con D.G.R. n. 889 del 13/07/2015. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico "Elaborato 4b – Carta della trasformabilità" del Documento di Piano contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

All'altezza del km. 233 l'infrastruttura autostradale entra nel Comune di Villafranca di Verona e lo attraversa per circa 5 km. Il corridoio autostradale attraversa un territorio frammentato negli usi del suolo e nelle destinazioni del piano. In particolare, all'altezza del km. 232, il corridoio costeggia i nuclei abitativi di Dosdegà ad ovest e Alpo a est, localizzati ad una distanza dalla fascia di rispetto autostradale rispettivamente di 11m. e 30 m.. In entrambi i casi, i nuclei abitativi sono classificati dal piano come "Aree di urbanizzazione consolidata prevalentemente residenziali" (art. 41 delle N.T.A.).

Proseguendo in direzione nord, all'altezza del km. 230, il corridoio autostradale passa in località Dossobuono. Qui, lungo il lato ovest del corridoio autostradale, si rileva una grande zona produttiva di tipo artigianale ("Aree di urbanizzazione consolidata prevalentemente produttiva" (art. 41 delle N.T.A.) contermina al ciglio autostradale e poco più a nord il perimetro relativo alle grandi attrezzature di livello territoriale, ovvero l'aeroporto di Verona - Villafranca "Valerio Catullo", sito a cavallo del confine comunale tra Villafranca e Sommacampagna.

Ad est dell'infrastruttura invece, si sviluppa il nucleo abitativo di Dossobuono, costituito da zone residenziali e aree destinate a servizi di rilevanza territoriale. In particolare, si segnala all'altezza del km. 230, la presenza in posizione contermina al corridoio autostradale, di un'area classificata dal piano come "Servizi ed attrezzature di maggiore rilevanza (art. 46 delle N.T.A.), che corrisponde al polo scolastico del centro abitato.

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di due bacini di laminazione (BL06 e BL07) lungo l'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 4.500 e 8.200 m<sup>2</sup>, per un'occupazione complessiva di 12.901 m<sup>2</sup> di nuovo suolo.

I lavori inoltre prevedono, all'interno del comune, un ulteriore intervento esterno al compendio autostradale esistente: l'allargamento della sede dell'autostrada su entrambi i lati, di ca. 4-6 metri, nel tratto a nord della progressiva km 230+717. A nord di tale progressiva infatti, l'autostrada originariamente realizzata non è dotata dell'ampio spartitraffico centrale presente sulla quasi totalità del tratto tra l'interconnessione tra l'A4 e quella con l'A1. L'intervento, che è dunque finalizzato a ricavare lo spazio fisico per la realizzazione della terza corsia nel tratto prossimo all'interconnessione con l'A4, consisterà in un primo tratto (fino al km 230 ca.) nell'allargamento del rilevato autostradale, poi (tra il km 230 e il sottopasso alla SS62 al km 228+704) nell'allargamento della trincea ed infine, a nord del sottopasso, nuovamente nell'allargamento del rilevato e comporta un'occupazione

definitiva complessiva di 12.043 m<sup>2</sup> oltre ad un'occupazione temporanea di altri 13.242 m<sup>2</sup> limitata al periodo di esecuzione dei lavori.

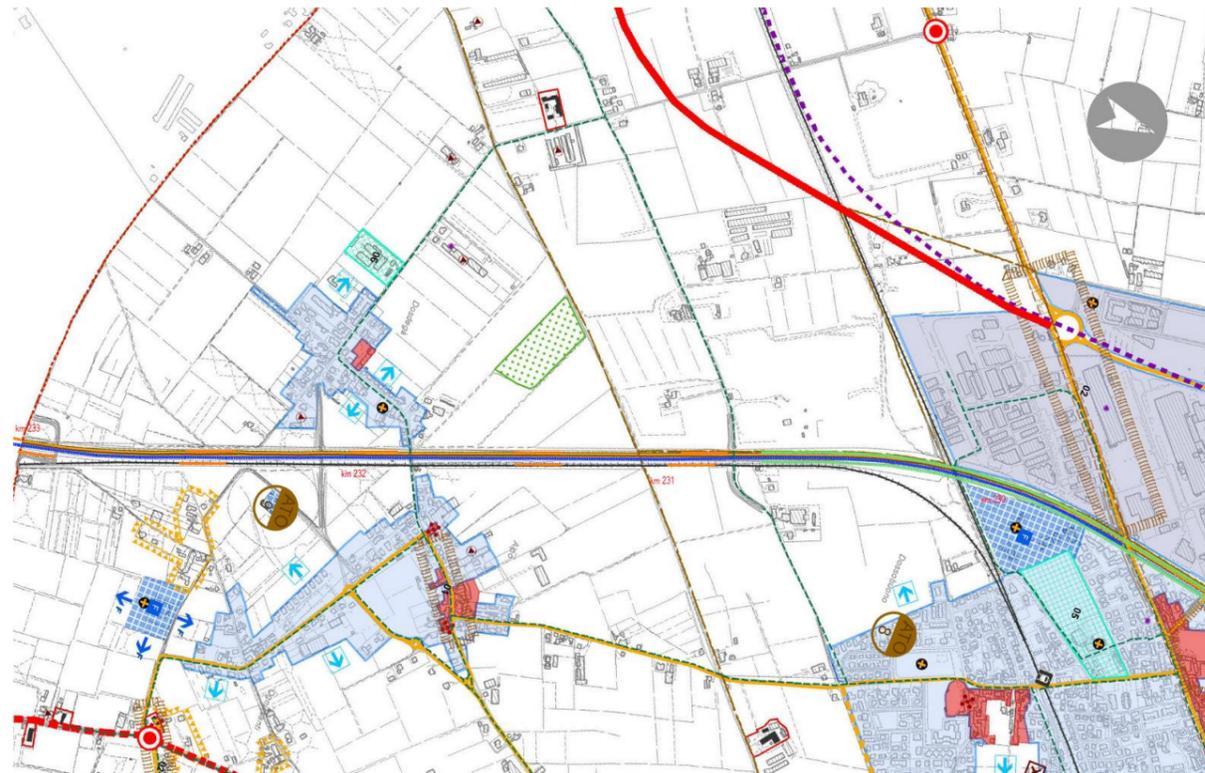


Figura 4-13 Stralcio Tavola 'Trasformabilità' - PAT Comune di Villafranca di Verona

#### 4.4.6. Comune di Sommacampagna

Il Comune di Sommacampagna è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT) approvato con D.G.R. n. 556 del 03/05/2013. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico "Elaborato 4 – Carta della trasformabilità" del Documento di Piano contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

L'infrastruttura autostradale attraversa una piccola porzione del territorio del Comune di Sommacampagna entrandovi all'altezza del km 228,4 ed uscendone nuovamente al km 227,6 per poi proseguire parallelamente al confine est del territorio comunale a breve distanza dallo stesso (ca. 250 m) fino al km 225,7.

Sul territorio comunale ricade la maggior parte dello svincolo di raccordo autostradale dell'A22 con l'A4. Nella stessa area, fuori dal territorio comunale ma a breve distanza dai suoi confini vi sono altresì la Tangenziale di Verona e la SS62 che funge anche da accesso

all'aeroporto, quest'ultimo ricadente in larga parte sul territorio del comune. Questa porzione del territorio comunale oltre che dalla presenza di tali numerose infrastrutture vede la presenza, a breve distanza, dell'abitato di Caselle. Fra l'abitato e le circostanti infrastrutture sono presenti alcuni residui lembi interclusi di aree a destinazione agricola e sono state individuate dal PAT alcune fasce destinate ad "ambiti di riequilibrio dell'ecosistema di Caselle" (art 8 x delle N.T.A.) e/o come "interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali" (art 8 y). In prossimità del nodo autostradale lungo l'infrastruttura A4, in direzione ovest, si rileva la presenza di un complesso di edifici ricadenti all'interno di un perimetro classificato dal piano come "Edificazione diffusa di natura agricolo-residenziale" (art. 8.b delle N.T.A.).

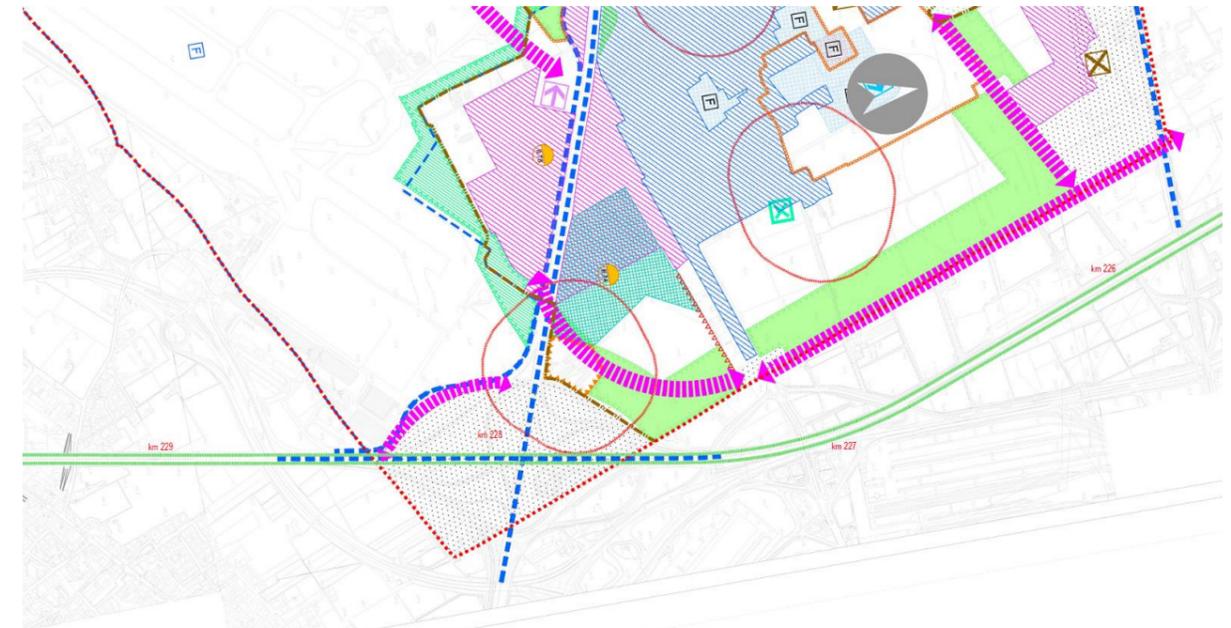


Figura 4-14 Stralcio Tavola 'Trasformabilità' - PAT Comune di Sommacampagna

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di due bacini di laminazione (BL04 e BL05) lungo l'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 700 e 1.000 m<sup>2</sup>, per un'occupazione complessiva di nuovo suolo di 1.740 m<sup>2</sup>. Tali bacini sono previsti in aree interne al compendio autostradale. Inoltre, sempre internamente al compendio, tra la rampa Modena-Milano del raccordo autostradale A22/A4 e l'asse autostradale principale dell'A22, all'altezza del km. 228, è prevista la realizzazione del cantiere 2-A1-1-b. Tale cantiere, di tipo B, ha una superficie di 15.700 m<sup>2</sup> e ricade interamente su terreni classificati come corridoio di progettazione di infrastrutture comunali (art. 8 comma q delle NTC).

I lavori inoltre prevedono, all'interno del comune, un ulteriore intervento esterno al compendio autostradale esistente: la ricollocazione, in posizione più distante dall'asse dell'autostrada, di alcuni dei rami dello svincolo di interconnessione fra l'A22 e l'A4: il ramo Brennero-Venezia, il ramo Modena-Venezia e il ramo Milano-Modena, che ricadono sul

territorio comunale. L'intervento, consiste nell'allargamento dei rilevati dei citati rami verso l'esterno e comporta un'occupazione definitiva complessiva di 21.953 m<sup>2</sup>.

#### 4.4.7. Comune di Verona

Il Comune di Verona è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT) approvato con D.G.R. n. 4148 del 18/12/2007. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico "Elaborato 43P – Carta della trasformabilità" del Documento di Piano, contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

L'infrastruttura autostradale entra nel Comune di Verona all'altezza del km. 227,6 e lo attraversa per circa 4,5 km. Al suo ingresso nel territorio comunale attraversa il complesso sistema di aree con destinazione d'uso produttivo e attrezzature di servizio che corrispondono all'interporto di Verona Quadrante Europa ed al sistema infrastrutturale ad esso connesso. Più a nord, contermina al lato est del corridoio autostradale, si rileva la presenza alternata di vaste porzioni di territorio classificate dal piano come "Ambiti rurali da riqualificare" (art. 6.2 delle N.T.A.) e ambiti urbani classificati come "Urbanizzazione consolidata" (art. 50 delle N.T.A.) e destinati ad attività produttive.

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di due bacini di laminazione (BL02 e BL03) lungo l'asse autostradale, di dimensione variabile e compresa fra 6.500 e 8.000 m<sup>2</sup>, per un'occupazione complessiva di nuovo suolo di 14.452 m<sup>2</sup>.

I lavori inoltre prevedono, all'interno del comune, alcuni ulteriori interventi esterni al compendio autostradale esistente. Il primo è l'allargamento della sede dell'autostrada su entrambi i lati, fino allo svincolo di Verona nord di ca. 4-6 metri,. A nord di tale progressiva infatti, l'autostrada originariamente realizzata non è dotata dell'ampio spartitraffico centrale presente sulla quasi totalità del tratto di pianura tra l'interconnessione tra l'A4 e quella con l'A1. L'intervento, che è dunque finalizzato a ricavare lo spazio fisico per la realizzazione della terza corsia nel tratto prossimo all'interconnessione con l'A4, consiste nell'allargamento del rilevato autostradale e comprende anche la riconfigurazione del ramo di svincolo Venezia-Brennero e la realizzazione di alcune piazzole di sosta d'emergenza.

Il secondo intervento è l'allargamento dei rilevati delle rampe che conducono a due sovrappassi all'autostrada dei quali è previsto il rifacimento nel contesto della realizzazione della terza corsia: il sovrappasso n. 81 "Binelunghe" e il n. 82 "Verona-Sommacampagna". Tali ulteriori interventi comportano un'occupazione definitiva complessiva di 20.735 m<sup>2</sup>, oltre ad un'occupazione temporanea di altri 17.620 m<sup>2</sup> limitata al periodo di esecuzione dei lavori.

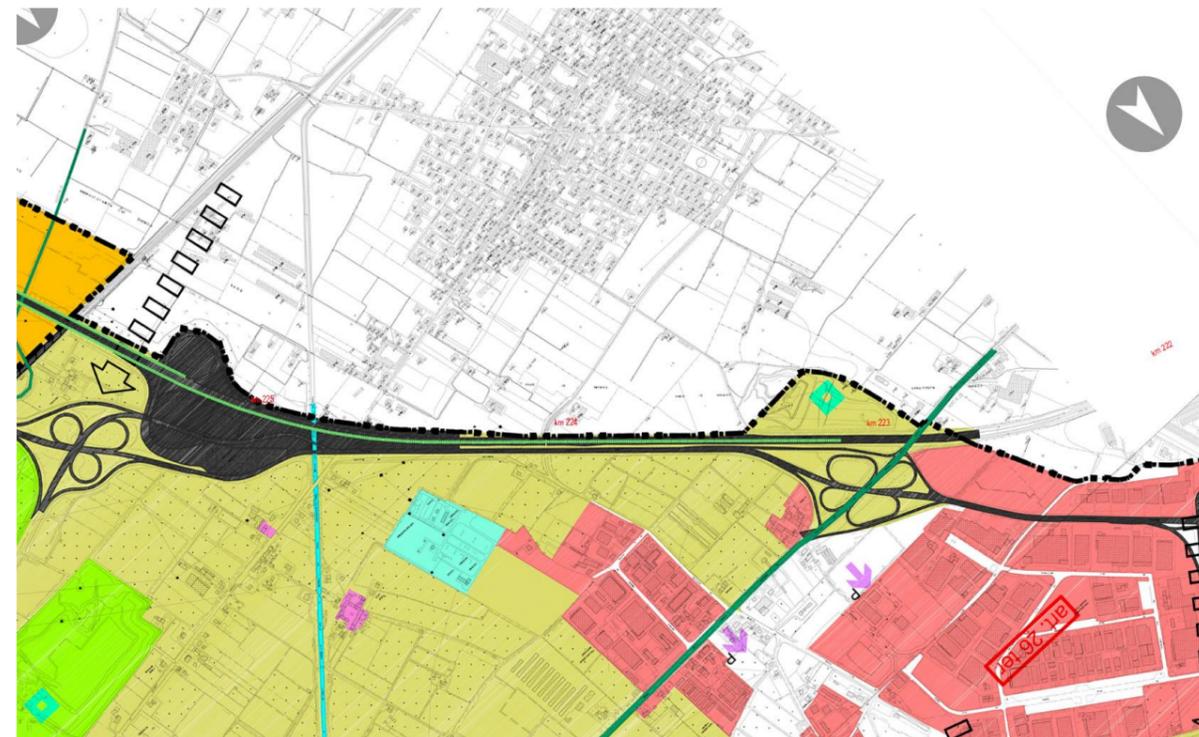


Figura 4-15 Stralcio Tavola 'Trasformabilità' - PAT Comune di Verona

#### 4.4.8. Comune di Sona

Il Comune di Sona è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT) approvato con D.G.R. n. 140 del 13/10/2016. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico "Elaborato 43P – Carta della trasformabilità" del Documento di Piano, contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

Il territorio del Comune di Sona è toccato dal margine dell'infrastruttura autostradale A22, che ne segna il confine orientale a nord del km 225,7 e fino al km 223.3. L'autostrada lungo il lato ovest lambisce il centro abitato di Lugagnano: in particolare, all'altezza del km. 225 e ad una distanza di 159 m. dal ciglio autostradale, si rileva la presenza di un lembo di tessuto residenziale classificato dal piano come "Ambiti di urbanizzazione consolidata a prevalente destinazione residenziale" (art. 9.1 delle N.T.A.). Sempre all'altezza del km. 225 si rileva la presenza di una piccola area per attività commerciali ad ovest dell'asse autostradale classificata dal piano come "Attività economiche non integrabili con la residenza" (art. 9.4 delle N.T.A.).

I lavori di ampliamento dell'A22 prevedono, all'interno del comune, la realizzazione di un bacino di laminazione (BL01) in fregio all'asse autostradale, di superficie pari a 5.481 m<sup>2</sup>, a nord dell'abitato di Lugagnano, nei pressi di via Sacharov.

I lavori inoltre prevedono, all'interno del comune, alcuni ulteriori interventi esterni al compendio autostradale esistente. Il primo è l'allargamento della sede dell'autostrada verso ovest, ossia verso il territorio di Sona, per la realizzazione della terza corsia su tale lato nel tratto a sud dello svincolo di Verona nord e, a nord di quest'ultimo, per la realizzazione di tre piazzole di sosta d'emergenza. La fascia interessata ha una larghezza di ca. 4-6 metri. Il secondo intervento è l'allargamento verso nord del rilevato della rampa che conduce al sovrappasso n. 81 "Binelunghe" che è ubicato al termine di via Sacharov e collega con il territorio del comune di Verona.

Tali ulteriori interventi comportano un'occupazione definitiva complessiva di 11.160 m<sup>2</sup>.

#### 4.4.9. Comune di Bussolengo

Il Comune di Bussolengo è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT) approvato con D.G.R. n. 97 del 01/02/2011. Come principale fonte di riferimento per l'analisi della compatibilità del progetto è stato preso in considerazione l'elaborato cartografico "Elaborato 4 – Carta della trasformabilità" del Documento di Piano, contestualmente alle relative Norme Tecniche di Attuazione.

Il comune di Bussolengo non è direttamente interessato dal tratto autostradale che è oggetto dell'intervento di ampliamento che ha il suo limite nord al km 223+100, ossia 100 metri a sud dell'intersezione con la SS 11 Padana superiore. Esso rientra comunque nel convenzionale ambito di studio e approfondimento costituito da una fascia di 1 km avente come interesse il tracciato di progetto.

Per quanto riguarda il territorio comunale di Bussolengo, l'area più prossima al tratto autostradale che è oggetto di intervento, si trova a sud della SS 11 al di là di un lembo del territorio del comune di Verona ubicato a ovest dell'A22, su cui insiste un sito adibito allo smaltimento di rifiuti.

La Tav. 4 del PAT del Comune di Bussolengo classifica tale area comunale come destinata a "progetti strategici" (art 69 delle N.T.A.), consistenti in un "Centro Guida Sicura". Per il territorio di Bussolengo a nord della SS11 (ossia a nord del km 222,9 dell'A22) il piano classifica il territorio ad est dell'infrastruttura autostradale come "Area agricola" (art. 51, 55 delle N.T.A.) mentre a ovest dell'asse autostradale, contermina allo stesso, un vasto ambito territoriale è classificato come "Area di urbanizzazione consolidata a destinazione prevalentemente produttiva" (art. 49 delle N.T.A.) e risulta altresì indicato un complesso di interesse storico – architettonico preesistente intercluso, ad una distanza di circa 152 metri dal ciglio autostradale.

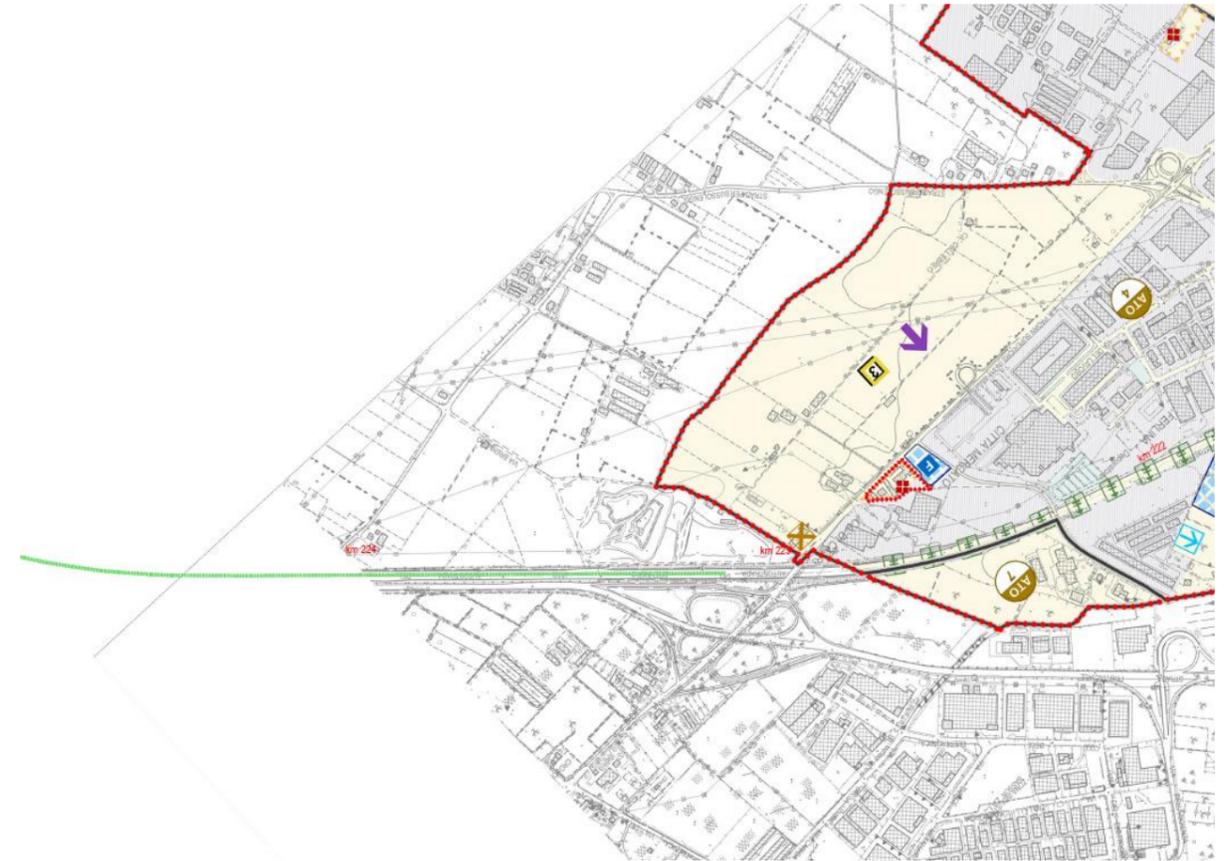


Figura 4-16 Stralcio Tavola 'Trasformabilità' - PAT Comune di Bussolengo

#### **4.5. SINTESI DEI VINCOLI NEGLI STRUMENTI PIANIFICATORI COMUNALI**

##### **4.5.1. Considerazioni di sintesi**

Dal punto di vista delle tutele e dei vincoli di carattere paesistico ambientale, gli strumenti analizzati assumono gli indirizzi e le prescrizioni derivanti dal quadro normativo nazionale e dagli strumenti della pianificazione regionale e provinciale con specifica valenza paesistica. Conseguentemente, il mosaico evidenzia il carattere di delicatezza dei contesti di attraversamento dei principali corsi d'acqua Secchia, Mincio e Po nell'ambito dei quali oltre alle limitazioni derivanti dalle esigenze di tutela dal rischio idraulico, sono presenti ambiti e aree agricole con carattere e valenza di tipo paesaggistico.

Dal punto di vista del sistema insediativo, i contesti attraversati dal corridoio autostradale evidenziano un dinamismo recente e scenari previsionali con episodi degni di considerazione, con particolare riferimento ai comuni del modenese e del veronese, sia dal punto di vista di localizzazione di aree industriali artigianali che di insediamenti con carattere residenziale.

Per quanto riguarda i nuclei residenziali, sia di tipo compatto che per episodi isolati, si rilevano situazioni in cui la distanza dal corridoio autostradale (< 100 m.) richiede che nella contestualizzazione dell'intervento in progetto sia prestata particolare cura nella mitigazione e bonifica del clima acustico.

Nelle tabelle riportate di seguito, questo tipo di condizionamenti e relazioni sono stati rappresentati in modo sintetico localizzando le diverse tipologie di destinazione funzionale rispetto:

- allo sviluppo dell'infrastruttura;
- ai bacini di laminazione;
- alle aree di cantiere:
  - tipo A --> aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo;
  - tipo B --> aree di deposito temporaneo.



			Tipologie funzionali e classificazione urbanistica	
Comune	Progr. Inizio	Progr. Fine	Lato W	Lato E
<b>Regione Emilia Romagna</b>				
Campogalliano	313	306	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ambito agricolo di rilievo paesaggistico</li> <li>- progetto di tutela, recupero e valorizzazione</li> <li>- ambiti specializzati per attività produttive di rilievo comunale</li> <li>- ambito agricolo periurbano</li> <li>- corso d'acqua e ambito agricolo di rilievo paesaggistico</li> <li>- rete ecologica locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ambito agricolo di rilievo paesaggistico</li> <li>- progetto di tutela, recupero e valorizzazione</li> <li>- Polo intermodale della logistica - ambito di attività produttive di rilievo - sovracomunale</li> <li>- dotazioni territoriali</li> <li>- corso d'acqua e ambito agricolo di rilievo paesaggistico</li> <li>- rete ecologica locale</li> </ul>
Carpi	306	291	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone agricole a valenza storico - paesaggistico</li> <li>- Insediamenti rurali</li> <li>- Metanodotto e relativa fascia di rispetto</li> <li>- Vincoli territoriali di salvaguardia- viabilità storica</li> <li>- Elettrodotto e relativa fascia di rispetto</li> <li>- Vincoli territoriali di salvaguardia-paleodossi di modesta rilevanza percettiva</li> <li>- Strutture di interesse storico e testimonia-formelle e nicchie</li> <li>- Filari verdi</li> <li>- Zone agricole periurbane</li> <li>- Strumento urbanistico vigente e pregresso del PRG'84</li> <li>- Corso d'acqua e relativa fascia di tutela ordinaria</li> <li>- Vincoli territoriali di salvaguardia- viabilità storica</li> <li>- Elettrodotto e relativa fascia di rispetto</li> <li>- Vincoli territoriali di salvaguardia-zone di protezione speciale</li> <li>- Metanodotto in progetto e relativa fascia di rispetto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Zone agricole a valenza storico - paesaggistico</li> <li>- Filari verdi</li> <li>- Metanodotto e relativa fascia di rispetto</li> <li>- Vincoli territoriali di salvaguardia- viabilità storica</li> <li>- Insediamenti rurali</li> <li>- Elettrodotto e relativa fascia di rispetto</li> <li>- Vincoli territoriali di salvaguardia-paleodossi di modesta rilevanza percettiva</li> <li>- Zona agricola periurbana</li> <li>- Vincoli territoriali di salvaguardia- viabilità storica</li> <li>- Zona di trasformazione - verde pubblico e verde condominiale</li> <li>- Edifici residenziali con giardino all'esterno del territorio urbanizzato</li> <li>-Zona agricola periurbana e Edifici residenziali con giardino all'esterno del territorio urbanizzato</li> <li>- Territorio urbanizzato - tessuto produttivo</li> <li>- Zona di trasformazione - produttiva industriale</li> <li>- Attrezzature sportive e per lo spettacolo sportivo</li> <li>- Vincoli territoriali di salvaguardia-paleodossi di modesta rilevanza percettiva</li> <li>- Corso d'acqua e relativa fascia di tutela ordinaria</li> <li>- Vincoli territoriali di salvaguardia-zone di protezione speciale</li> <li>- Metanodotto in progetto e relativa fascia di rispetto</li> </ul>

Tabella 4.1 Interferenze fra progetto dell'ampliamento della sede stradale e Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 1 di 5)

			Tipologie funzionali e classificazione urbanistica	
Comune	Progr. Inizio	Progr. Fine	Lato W	Lato E
<b>Regione Emilia Romagna</b>				
Rolo	291	287	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Corso d'acqua</li> <li>- Aree di riequilibrio ecologico e compensazione ambientale</li> <li>- strada storica</li> <li>- insediamenti rurali con presenza di edifici di pregio storico-culturale</li> <li>- Ambito urbano di trasformazione progressi - specializzato per attività produttive di livello sovracomunale</li> <li>- dotazioni ecologiche ambientali</li> <li>- Elettrodotto e relativa fascia di rispetto</li> <li>- area a difficoltoso drenaggio</li> <li>- corso d'acqua e relativa zona di tutela ordinaria dei caratteri ambientali</li> <li>- area ad alta vocazione agricola</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Corso d'acqua e relative zone di tutela assoluta e ordinaria dei caratteri ambientali</li> <li>- strada storica</li> <li>- insediamenti rurali con presenza di edifici di pregio storico-culturale</li> <li>- Ambito urbano di trasformazione progressi - specializzato per attività produttive di livello sovracomunale</li> <li>- dotazioni ecologiche ambientali</li> <li>- ambito specializzato per attività produttive di livello comunale</li> <li>- Elettrodotto e relativa fascia di rispetto</li> <li>- ambito di trasformazione periurbano</li> <li>- ambiti urbani consolidati</li> <li>- area a difficoltoso drenaggio</li> <li>- sistemi vegetazionali di interesse ecologico-ambientale</li> </ul>
Reggiolo	287	284	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aree agricole periurbane</li> <li>- rete verde dei percorsi esistenti o da realizzare</li> <li>- ambito produttivo adiacente al casello autostradale dove prevedere</li> <li>- espansioni di tipo commerciali -ambito da riqualificare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aree agricole a vocazione prevalentemente produttiva</li> <li>- rete verde dei percorsi esistenti o da realizzare</li> <li>- Ambiti prevalentemente residenziali e misti</li> </ul>
<b>Regione Lombardia</b>				
Gonzaga	284	279	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ambiti agricoli strategici</li> <li>- metanodotto e relativa fascia asservita e di sicurezza</li> <li>- tessuto urbano consolidato di tipo produttivo</li> <li>- cimitero e relativa fascia di rispetto</li> <li>- ambito agricolo di interazione orientate allo sviluppo urbanistico</li> <li>- rete ecologica comunale 1°livello -ambito agricolo a valenza ambientale</li> <li>- ambito di trasformazione - a standard di progetto</li> <li>- corso d'acqua</li> <li>- corso d'acqua tutelato e relativa fascia di rispetto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ambiti agricoli strategici</li> <li>- metanodotto e relativa fascia asservita e di sicurezza</li> <li>- corso d'acqua</li> <li>- corso d'acqua tutelato e relativa fascia di rispetto</li> <li>- rete ecologica comunale 1°livello - ambito agricolo a valenza ambientale</li> </ul>
Pegognaga	279	272	<ul style="list-style-type: none"> <li>- centro abitato - aree prevalentemente produttivo-artigianali</li> <li>- aree a trasformazione urbanistica prevalentemente terziario commerciale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- centro abitato - aree prevalentemente agroindustriali</li> <li>- centro abitato - aree prevalentemente residenziali a bassa densità</li> <li>- tessuto urbanizzato prevalentemente residenziale a trasformazione vincolata</li> <li>- ambito di salvaguardia, recupero e valorizzazione del verde</li> </ul>

Tabella 4.2 Interferenze fra progetto dell'ampliamento della sede stradale e Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 2 di 5)

			Tipologie funzionali e classificazione urbanistica	
Comune	Progr. Inizio	Progr. Fine	Lato W	Lato E
<b>Regione Emilia Romagna</b>				
San Benedetto Po	272	270	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rete ecologica provinciale-corradoio di secondo livello</li> <li>- Rete ecologica provinciale-corradoio di terzo livello</li> <li>- Ambito agricolo strategico ad elevata caratterizzazione produttiva</li> <li>- ambito agricolo strategico ad elevata valenza paesaggistica</li> <li>- Rete ecologica provinciale - gangli primari e corridoi di primo livello</li> <li>- corso d'acqua</li> <li>- PLIS proposto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rete ecologica provinciale-corradoio di secondo livello</li> <li>- Ambito agricolo strategico ad elevata caratterizzazione produttiva</li> <li>- ambito del tessuto urbano consolidato</li> <li>- ambito agricolo strategico ad elevata valenza paesaggistica</li> <li>- Rete ecologica provinciale - gangli primari e corridoi di primo livello</li> <li>- corso d'acqua</li> <li>- PLIS proposto</li> </ul>
Bagnolo San Vito	270	264	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Corso d'acqua principale</li> <li>- Area agricola di prevalente valore ambientale-ecologico</li> <li>- Area agricola di prevalente valore paesaggistico</li> <li>- Territorio urbanizzato - tessuto prevalentemente produttivo</li> <li>- Ambito di trasformazione in previsione</li> <li>- Parco regionale del Mincio/Oglio sud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- corso d'acqua principale</li> <li>- area agricola di prevalente valore ambientale-ecologico</li> <li>- area agricola di presidio dei fenomeni di antropizzazione e di offerta per il - potenziamento ambientale</li> <li>- territorio urbanizzato - tessuto prevalentemente produttivo</li> <li>- territorio urbanizzato - tessuto prevalentemente commerciale-terziario</li> <li>- parco regionale del Mincio/Oglio sud</li> </ul>
Virgilio	264	263,5	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parco regionale del Mincio</li> <li>- fascia di rispetto degli allevamenti</li> <li>- corso d'acqua tutelato e relativa fascia di rispetto</li> <li>- ambito territoriale compreso nel SIC Vallazza</li> <li>- aree di valore paesaggistico ambientale ed ecologico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parco regionale del Mincio</li> <li>- fascia di rispetto degli allevamenti</li> <li>- corso d'acqua tutelato e relativa fascia di rispetto</li> </ul>
Mantova	263,5	259	<ul style="list-style-type: none"> <li>- corso d'acqua</li> <li>- habitat naturali e seminaturali</li> <li>- aree agricole di valenza paesaggistica</li> <li>- SIC e ZPS</li> <li>- area Classe 4 fattibilità geologica (gravi limitazioni)</li> <li>- ambito portuale Valdaro</li> <li>- verde di mitigazione ambientale</li> <li>- tessuto consolidato in trasformazione-assoggettato a strumento attuativo o titolo edilizio convenzionato</li> <li>- centro intermodale Valdaro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- corso d'acqua</li> <li>- habitat naturali e seminaturali</li> <li>- aree agricole di valenza paesaggistica</li> <li>- area Classe 4 fattibilità geologica (gravi limitazioni)</li> <li>- aree agricole produttive</li> </ul>

Tabella 4.3 Interferenze fra progetto dell'ampliamento della sede stradale e Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 3 di 5)



			Tipologie funzionali e classificazione urbanistica	
Comune	Progr. Inizio	Progr. Fine	Lato W	Lato E
<b>Regione Emilia Romagna</b>				
San Giorgio di Mantova	259	250	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tessuto urbano consolidato</li> <li>- linea enipower interrata e relativa fascia di sicurezza</li> <li>- ambito di trasformazione economica</li> <li>- metanodotto e relative fasce asservite e di sicurezza</li> <li>- tessuto consolidato-area produttiva</li> <li>- ferrovia e fascia di rispetto</li> <li>- tessuto consolidato-area a prevalenza commerciale e terziaria</li> <li>- Area della rete ecologica comunale</li> <li>- elettrodotto e relativa fascia di sicurezza</li> <li>- aree e attrezzature pubbliche per il parcheggio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tessuto urbano consolidato - aree residenziali</li> <li>- linea enipower interrata e relativa fascia di sicurezza</li> <li>- ambito di trasformazione economica</li> <li>- metanodotto e relative fasce asservite e di sicurezza</li> <li>- ferrovia e fascia di rispetto</li> <li>- Area della rete ecologica comunale</li> <li>- elettrodotto e relativa fascia di sicurezza</li> <li>- vincolo di rispetto depuratore</li> </ul>
Castelbelforte	250	250	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ambito agricolo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ambito agricolo</li> </ul>
Roverbella	250	246	<ul style="list-style-type: none"> <li>- corso d'acqua principale e relativo corridoio ecologico</li> <li>- elettrodotto e relativa fascia di rispetto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- corso d'acqua principale e relativo corridoio ecologico</li> <li>- zona di interesse archeologico</li> <li>- elettrodotto e relativa fascia di rispetto</li> </ul>
<b>Regione Veneto</b>				
Nogarole Rocca	239	246	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aree caratterizzate da una produzione agricola tipica o specializzata</li> <li>- Zona produttiva "Porta della Città"</li> <li>- Attrezzature a servizio dell'autostrada</li> <li>- Zona Produttiva industriale</li> <li>- Corso d'acqua con Vincolo Fluviale</li> <li>- Parco/Campagna del Tione</li> <li>- Attrezzature Pubbliche e Parco Pubblico</li> <li>- Verde privato vincolato e aree di riserva</li> <li>- Espansione residenziale</li> <li>- Cimitero e relativa fascia di rispetto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aree di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva</li> <li>- Aree caratterizzate da una produzione agricola tipica o specializzata</li> <li>- Corso d'acqua con Vincolo Fluviale</li> <li>- Parco/Campagna del Tione</li> <li>- Attrezzature Pubbliche e Parco Pubblico</li> <li>- bene culturale e ambientale</li> <li>- zona di rispetto cimiteriale</li> <li>- attrezzature a servizio dell'autostrada</li> <li>- zona agro industriale di trasformazione</li> <li>- zone per attrezzature tecnologiche</li> </ul>
Povegliano Veronese	239	239	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zona di Ricarica degli acquiferi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aree di rinaturalizzazione</li> </ul>
Vigasio	233	239	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centro storico</li> <li>- Aree agricole</li> <li>- Corso d'acqua</li> <li>- Corridoio ecologico principale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Area di urbanizzazione consolidata</li> <li>- Aree agricole</li> <li>- corso d'acqua</li> <li>- Corridoio ecologico principale</li> </ul>
Povegliano Veronese	233	233	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zona di Ricarica degli acquiferi</li> </ul>	-

Tabella 4.4 Interferenze fra progetto dell'ampliamento della sede stradale e Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 4 di 5)



Tipologie funzionali e classificazione urbanistica				
Comune	Progr. Inizio	Progr. Fine	Lato W	Lato E
<b>Regione Veneto</b>				
Castel d'Azzano	233	234	-	- Fascia di ricarica degli acquiferi
Villafranca di Verona	228	233	- Urbanizzazione consolidata residenziale - Urbanizzazione consolidata produttiva - Aree e attrezzature aeroportuali - Aree idonee per interventi diretti al miglioramento e di riqualifica della qualità urbana e territoriale	- Ferrovia - Localizzazione nuovi servizi pubblici - Urbanizzazione consolidata residenziale - Aree di rinaturalizzazione - Aree idonee per interventi diretti al miglioramento e di riqualifica della qualità urbana e territoriale
Verona	223	228	- Autostrada e complanare - Ambito del Quadrante Europa - Ambiti rurali da riqualificare	- Autostrada e complanare - Ambito del Quadrante Europa - Ambiti rurali da riqualificare - Zona urbana consolidata
Sommacampagna	228	228	- Corridoio progettazione infrastrutture sovracomunali - Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale	- Corridoio progettazione infrastrutture sovracomunali
Sona	223	226	- Zona di ammortizzazione e transizione - Attività economica non integrabile con la residenza - Viabilità di progetto non riconfermata	-
Bussolengo	222	223	- Area agricola - Aree di urbanizzazione consolidata a destinazione prevalentemente produttivo - Aree di urbanizzazione consolidata a destinazione prevalentemente residenziale	- Area agricola - Aree di urbanizzazione consolidata a destinazione prevalentemente produttivo

Tabella 4.5 Interferenze fra progetto dell'ampliamento della sede stradale e Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 5 di 5)



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione Urbanistica comunale
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk		
BL66	5.958	no	311+010	310+880	Campogalliano (MO)	- Infrastrutture per la mobilità (capo 60.20 delle Norme Generali del PSC e art. 70.20 delle Norme coordinate)
BL65	5.122	si	309+440	309+325	Campogalliano (MO)	- Fascia di mitigazione e ambientazione (art. 50.10.110 e art. 60.20.50 delle Norme Generali del PSC) - Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 80.70.110 delle Norme Generali del PSC)
BL64	5.083	si	308+010	307+875	Campogalliano (MO)	- Fascia di mitigazione e ambientazione (art. 50.10.110 e art. 60.20.50 delle Norme Generali del PSC) - Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 80.70.110 delle Norme Generali del PSC) - Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (art. 80.70.90 delle Norme Generali del PSC e art. 100.40.60 delle Norme coordinate) - Fascia di espansione inondabile (art. 60.10.50 delle Norme coordinate)
BL63	5.674	si	306+660	306+500	Campogalliano (MO)	- Fascia di mitigazione e ambientazione (art. 50.10.110 e art. 60.20.50 delle Norme Generali del PSC) - Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 80.70.110 delle Norme Generali del PSC)
BL62	6.255	si	305+220	305+030	Carpi (MO)	- Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 69.07 delle NdA) - Fasce di rispetto stradale (art. 76 delle NdA) - Metanodotto esistente e fascia di rispetto del Metanodotto (art. 19.05 delle NdA) - Zona agricola a valenza storico-paesaggistica (art. 67 delle NdA)
BL61	5.622	si	304+570	304+460	Carpi (MO)	- Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 69.07 delle NdA) - Fasce di rispetto stradale (art. 76 delle NdA) - Zona agricola a valenza storico-paesaggistica (art. 67 delle NdA)
BL60	2.550	no	303+125	303+000	Carpi (MO)	- Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 69.07 delle NdA) - Fasce di rispetto stradale (art. 76 delle NdA) - Zona agricola a valenza storico-paesaggistica (art. 67 delle NdA)
BL59	2.665	si	302+125	302+050	Carpi (MO)	- Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 69.07 delle NdA) - infrastrutture per la viabilità (art. 76 delle NdA)
BL58	7.111	si	301+070	300+920	Carpi (MO)	- Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 69.07 delle NdA) - Fasce di rispetto stradale (art. 76 delle NdA) - Zona agricola a valenza storico-paesaggistica (art. 67 delle NdA)
BL57	7.991	si	298+410	298+300	Carpi (MO)	- Metanodotto esistente e fascia di rispetto del Metanodotto (art. 19.05 delle NdA) - Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 69.07 delle NdA) - Fasce di rispetto stradale (art. 76 delle NdA) - Zona agricola a valenza storico-paesaggistica (art. 67 delle NdA)

Tabella 4.6 Localizzazione e sviluppo dei bacini di laminazione di progetto in relazione alla progressiva del tracciato e alla Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 1 di 6)



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione Urbanistica comunale
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk		
BL56	4.929	si	297+570	297+500	Carpi (MO)	- Terreni interessati da bonifiche storiche di pianura (art. 69 comma 09 delle NdA) - Fasce di rispetto stradale (art. 76 delle NdA) - Zone agricole periurbane (art. 66 delle NdA)
BL55	7.023	si	295+530	295+400	Carpi (MO)	- Terreni interessati da bonifiche storiche di pianura (art. 69 comma 09 delle NdA) - Fasce di rispetto stradale (art. 76 delle NdA) - Superficie di delimitazione degli ostacoli all'aeroporto (art. 69.14 delle NdA)
BL54	4.160	si	294+150	294+075	Carpi (MO)	- Terreni interessati da bonifiche storiche di pianura (art. 69 comma 09 delle NdA) - Fasce di rispetto stradale (art. 76 delle NdA) - Superficie di delimitazione degli ostacoli all'aeroporto (art. 69.14 delle NdA)
BL53	4.880	si	292+600	292+510	Carpi (MO)	- Fasce di rispetto stradale (art. 76 delle NdA) - Zone di Protezione Speciale (art. 69.17 delle NdA) - Terreni interessati da bonifiche storiche di pianura (art. 69 comma 09 delle NdA)
BL52	5.205	si	291+680	291+570	Carpi (MO)	- Fasce di rispetto stradale (art. 76 delle NdA) - Zone di Protezione Speciale (art. 69.17 delle NdA) - Terreni interessati da bonifiche storiche di pianura (art. 69 comma 09 delle NdA)
BL51	3.126	si	290+765	290+675	Rolo (RE)	- Zona di tutela ordinaria dei caratteri ambientali di bacini e corsi d'acqua (art. II.1b delle NT del PSC) - Fascia di rispetto di elettrodotto AT (art. V.10 delle NT del PSC) - Limite di rispetto stradale (art. V.3 delle NT del PSC) - aree a difficoltoso drenaggio (art. II.6 delle NT del PSC) Prossimità a: Strade storiche (art. III.11 PSC)
BL50	4.075	si	289+300	289+200	Rolo (RE)	- Ambiti ad alta vocazione agricola (art. IV.4 PSC) - Limite di rispetto stradale (art. V.3 PSC)
BL49	7.154	si	287+300	287+130	Rolo (RE)	- Ambiti ad alta vocazione agricola (art. IV.4 PSC) - Limite di rispetto stradale (art. V.3 PSC)
BL48	2.980	si	286+630	286+550	Reggiolo (RE)	- Rispetto stradale - Aree agricole periurbane (art.5 delle NTA comunali)
BL47	2.818	si	284+880	284+825	Reggiolo (RE)	- Rispetto stradale - Bacini di laminazione per invaso temporaneo di acque meteoriche dall'A22 (PUG_III-Tav.3a.3) - Aree agricole a vocazione prevalente produttiva (art.5 delle NTA comunali)
BL46	4.390	si	284+500	284+400	Reggiolo (RE)	- Rispetto stradale - Bacini di laminazione per invaso temporaneo di acque meteoriche dall'A22 (PUG_III-Tav.3a.3) - Aree agricole a vocazione prevalente produttiva (art.5 delle NTA comunali)
BL45	5.171	si	282+550	282+410	Gonzaga (MN)	- Ambiti agricoli strategici (art. 43 del PR) - Fascia di rispetto stradale (art. 49) - Fascia di rispetto allevamento suini - Fascia di rispetto allevamento bovini

Tabella 4.7 Localizzazione e sviluppo dei bacini di laminazione di progetto in relazione alla progressiva del tracciato e alla Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 2 di 6)



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione Urbanistica comunale
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk		
BL44	4.687	si	281+340	281+210	Gonzaga (MN)	- Ambiti agricoli strategici (art. 43 del PR) - Fascia di rispetto stradale (art. 49 del PR) - Fascia di rispetto allevamento avicoli
BL43	4.940	si	280+300	280+160	Gonzaga (MN)	- Ambiti agricoli strategici (art. 43 del PR) - Fascia di rispetto stradale (art. 49 del PR) - Fascia di rispetto allevamento suini - Fascia di rispetto allevamento avicoli
BL42	1.825	si	279+140	279+100	Gonzaga (MN)	- Ambiti agricoli a valenza ambientale (art. 43 del PR) - Fascia di rispetto stradale (art. 49 del PR) - Area di attenzione archeologica
BL41	4.111	si	278+100	278+000	Pegognaga (MN)	- Fascia di rispetto stradale delle infrastrutture (art. 18 del PDS) - Ambiti agricoli strategici
BL40	18.207	si	276+900	276+725	Pegognaga (MN)	- Fascia di rispetto stradale delle infrastrutture (art. 18 del PDS) - Interventi di progetto di pertinenza dell'autostrada A22 - Aree a trasformazione urbanistica prevalentemente terziario commerciale
BL39	4.329	si	274+820	274+740	Pegognaga (MN)	- Fascia di rispetto stradale delle infrastrutture (art. 18 del PDS) - Ambiti agricoli strategici
BL38	2.052	si	272+870	272+810	Pegognaga (MN)	- Fascia di rispetto stradale delle infrastrutture (art. 18 del PDS) - Ambiti di salvaguardia, valorizzazione e recupero dei corsi d'acqua (art. 41 del PDR)
BL37	4.148	si	272+270	272+190	Pegognaga (MN)	- Fascia di rispetto stradale delle infrastrutture (art. 18 del PDS) - Ambiti di salvaguardia, valorizzazione e recupero dei corsi d'acqua (art. 41 del PDR)
BL36	3.413	si	270+820	270+720	San Benedetto Po (MN)	- Fasce di rispetto delle strade esistenti (art 29 delle NTA del PGT) - Corridoi di secondo livello (rete ecologica provinciale) (art 34.1 e 34.2 del PTCP) - Ambiti agricoli strategici ad elevata caratterizzazione produttiva (art. 15 delle NTC)
BL35	3.328	si	268+120	268+060	Bagnolo San Vito (MN)	- Fascia di rispetto del sistema infrastrutturale (PGT) - Area agricola ad elevata caratterizzazione produttiva (art. 68.1 del PTCP)
BL34	2.499	si	267+260	267+200	Bagnolo San Vito (MN)	- Fascia di rispetto del sistema infrastrutturale (PGT) - Area agricola di prevalente valore paesaggistico (art. 68.2 del PTCP) - Fascia di rispetto del sistema infrastrutturale (PGT) - Area agricola ad elevata caratterizzazione produttiva (art. 68.1 del PTCP)
BL33	4.376	si	266+030	265+940	Bagnolo San Vito (MN)	- Fascia di rispetto del sistema infrastrutturale (PGT) - Area agricola di presidio dei fenomeni di antropizzazione e di offerta per il potenziamento ambientale
BL32	2.250	si	265+060	265+010	Bagnolo San Vito (MN)	- Fascia di rispetto del sistema infrastrutturale (PGT) - Area agricola di presidio dei fenomeni di antropizzazione e di offerta per il potenziamento ambientale

Tabella 4.8 Localizzazione e sviluppo dei bacini di laminazione di progetto in relazione alla progressiva del tracciato e alla Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 3 di 6)



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione Urbanistica comunale
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk		
BL31	4.245	si	259+675	259+575	Mantova (MN)	- Aree agricole produttive (art. D30 delle NTA)
BL30	4.263	si	257+700	257+600	San Giorgio Bigarello (MN)	- Distanza di sicurezza del metanodotto
BL29	1.110	si	256+025	255+975	San Giorgio Bigarello (MN)	-
BL28	2.761	si	255+400	255+320	San Giorgio Bigarello (MN)	- Aree della rete ecologica comunale (art. 35 del PR) - Distanza di sicurezza del metanodotto
BL27	2.675	si	254+640	254+560	San Giorgio Bigarello (MN)	- Aree della rete ecologica comunale (art. 35 del PR) - Distanza di sicurezza del metanodotto
BL26	3.326	si	253+940	253+820	San Giorgio Bigarello (MN)	- Aree della rete ecologica comunale (art. 35 del PR)
BL25	4.336	si	253+010	252+890	San Giorgio Bigarello (MN)	- Aree della rete ecologica comunale (art. 35 del PR)
BL24	3.435	si	251+160	251+090	San Giorgio Bigarello (MN)	- Aree della rete ecologica comunale (art. 35 del PR)
BL23	3.152	si	250+430	250+360	San Giorgio Bigarello (MN)	- Aree della rete ecologica comunale (art. 35 del PR)
BL22	2.582	si	249+260	249+200	Roverbella (MN)	- Ambiti agricoli strategici ad elevata caratterizzazione produttiva (art. 138 delle NTA)
BL21	3.359	si	248+720	248+640	Roverbella (MN)	- Ambiti agricoli strategici ad elevata caratterizzazione produttiva (art. 138 delle NTA) - Corridoi ecologici principali (art. 27 delle NTA) - Zona di interesse archeologico (art. 41 delle NTA)
BL20	4.181	si	246+980	246+850	Roverbella (MN)	- Ambiti agricoli strategici ad elevata caratterizzazione produttiva (art. 138 delle NTA)
BL19	2.433	si	246+160	246+100	Nogarole Rocca (VR)	- Zona "F4" rispetto stradale (art. 8 delle NTA) - Zona "F4" vincolo fluviale (art. 8 delle NTA)

Tabella 4.9 Localizzazione e sviluppo dei bacini di laminazione di progetto in relazione alla progressiva del tracciato e alla Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 4 di 6)



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione Urbanistica comunale
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk		
BL18	4.531	si	245+530	245+400	Nogarole Rocca (VR)	- Zona "F4" rispetto stradale (art. 8 delle NTA)
BL17	3.174	si	244+660	244+580	Nogarole Rocca (VR)	- Zona "F4" rispetto stradale (art. 8 delle NTA) - Zona "F4" vincolo fluviale (art. 8 delle NTA) - Zone rurali (zona "E1" L.R. 24/85)
BL16	6.600	si	244+000	243+840	Nogarole Rocca (VR)	- Zona "F4" rispetto stradale (art. 8 delle NTA) - Zone rurali (zona "E1" L.R. 24/85)
BL15	4.834	si	242+500	242+390	Nogarole Rocca (VR)	- Zona "F4" rispetto stradale (art. 8 delle NTA) - Zone rurali (zona "E2" L.R. 24/85)
BL14	9.965	si	241+550	241+290	Nogarole Rocca (VR)	- Zona "F4" rispetto stradale (art. 8 delle NTA)
BL13	11.675	si	239+350	239+220	Povegliano Veronese (VR)	- Viabilità - fasce di rispetto (art. 23 delle NT del PAT) - Area di rinaturalizzazione (art. 97 delle NT del PAT)
BL12	3.775	si	238+455	238+380	Vigasio (VR)	- Viabilità – fasce di rispetto (art. 18 delle NT del PAT) - Area di urbanizzazione consolidata (art. 39 NT del PAT) - Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Corsi d'acqua (art. 7 del PAT)
BL11	4.388	si	237+050	236+950	Vigasio (VR)	- Viabilità – fasce di rispetto (art. 18 delle NT del PAT) - Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Corsi d'acqua (art. 7 del PAT)
BL10	4.618	si	236+275	236+155	Vigasio (VR)	- Viabilità – fasce di rispetto (art. 18 delle NT del PAT) - Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Corsi d'acqua (art. 7 del PAT) - Corridoio ecologico principale (art. 34 NT del PAT)
BL09	5.046	si	234+960	234+875	Vigasio (VR)	- Viabilità – fasce di rispetto (art. 18 delle NT del PAT) - Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Corsi d'acqua (art. 7 del PAT) - Corridoio ecologico principale (art. 34 NT del PAT)
BL08	6.590	si	232+990	233+140	Vigasio (VR)	- Viabilità – fasce di rispetto (art. 18 delle NT del PAT)
BL07	8.181	si	230+300	230+140	Villafranca di Verona (VR)	- Viabilità e fascia di rispetto (art. 21 delle NT del PAT) - Zone a prevalente destinazione agricola (art. 51 delle NT del PAT)
BL06	4.720	si	228+460	228+600	Villafranca di Verona (VR)	- Viabilità e fascia di rispetto (art. 21 delle NT del PAT) - Area di rinaturalizzazione (art. 57 delle NT del PAT)

Tabella 4.10 Localizzazione e sviluppo dei bacini di laminazione di progetto in relazione alla progressiva del tracciato e alla Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 5 di 6)



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione Urbanistica comunale
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk		
BL05	985	si	228+040	227+980	Sommacampagna (VR)	- Corridoio progettazione infrastrutture comunali (art. 8 comma q delle NTC)
BL04	755	si	227+870	227+810	Sommacampagna (VR)	- Corridoio progettazione infrastrutture comunali (art. 8 comma q delle NTC)
BL03	7.641	si	227+010	226+800	Verona (VR)	- Ambito quadrante europa (art. 56 delle NTC)
BL02	6.811	si	225+475	225+390	Verona (VR)	- Ambiti rurali da riqualificare (art. 6.2 delle NTC)
BL01	5.481	si	224+230	224+130	Sona (VR)	- Corridoio ecologico (art. 9.21 delle NTC)

**Tabella 4.11 Localizzazione e sviluppo dei bacini di laminazione di progetto in relazione alla progressiva del tracciato e alla Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 6 di 6)**

\* Codice bacino di laminazione:

classificazione da progetto

\*\* Occupazione di nuovo suolo:

individua aree che non sono già artificializzate dall'impronta dell'infrastruttura autostradale



Codice*	Tipo**	Superficie	Nuova occupazione di suolo***	pk		Comune interessato	Pianificazione urbanistica comunale
		m <sup>2</sup>					
1-C-1-a	A	51.650	si (temporanea)	a sud dell'A1		Campogalliano (MO)	- Corridoio per nuova viabilità (art. 60.20.10 delle Norme generali del PSC, art. 70.20.30 delle Norme coordinate di PSC e RUE) - Zona di rispetto autostradale (art. 70.20.20 delle Norme coordinate) - Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (art. 80.70.90 delle Norme generali, art. 100.40.60 delle Norme coordinate) - Fasce di mitigazione e ambientazione (art. 50.10.110 e art. 60.20.50 delle Norme generali, artt. 60.10.110 e 70.20.50 delle Norme coord.) - Percorsi ciclabili di interesse locale (art. 60.20.40 NTC)
3-B-6-b	B	11.800	si (temporanea)	309+400	309+210	Campogalliano (MO)	- Zona di rispetto autostradale (art. 70.20.20 delle Norme coordinate) - Ambiti agricoli periurbani (art. 80.70.110 delle Norme generali, artt. 60.10.110 e 100.40.80 delle Norme coordinate) - Fasce di attenzione ai gasdotti (art. 70.30.20 delle Norme coordinate)
3-B-5-a	A	57.075	si (temporanea)	295+270	295+000	Carpi (MO)	- Fascia di rispetto stradale (art 76 Norme Tecniche di Attuazione) - Zone agricole normali (art 65 NTA) - Terreni interessati da bonifiche storiche di pianura (art. 69 comma 09 delle NTA) - Elettrodotto esistente e relativa fascia di rispetto (art. 19.01 NTA) (parte)
3-B-4-b	B	5.000	si (temporanea)	294+550	294+280	Carpi (MO)	- Fascia di rispetto stradale (art 76 NTA) - Zone agricole normali (art 65 NTA) - Terreni interessati da bonifiche storiche di pianura (art. 69 comma 09 delle NTA)
		13.400	si (temporanea)	294+150	294+080		
3-B-3-a	A	51.465	si (temporanea)	278+600	278+000	Pegognaga (MN)	- Fasce di rispetto stradale delle infrastrutture - Ambiti agricoli strategici
3-B-2-b	B	9.570	si (temporanea)	276+900	276+700	Pegognaga (MN)	- Fasce di rispetto stradale delle infrastrutture - Interventi di progetto di pertinenza dell'autostrada A22 - Aree a trasformazione urbanistica prevalentemente terziario commerciale
3-B-1-b	B	7.150	si (temporanea)	253+060	252+890	San Giorgio Bigarello (MN)	- Aree della rete ecologica comunale (art. 35 PR delle NTA)
2-A2-3-a	A	78.116	si (temporanea, terreni interclusi della rampa di uscita di Nogarole Rocca)	243+630	243+210	Nogarole Rocca (VR)	- Zone rurali (zona E1 L.R. 24/85) - Fasce di rispetto stradali
2-A2-2-b	B	5.800	si (temporanea)	239+350	239+250	Povegliano Veronese (VR)	- Viabilità - fasce di rispetto (art. 23 delle NT del PAT) - Vincolo paesaggistico - Corsi d'acqua (art. 2 delle NT) - Area di rinaturalizzazione (art. 97 delle NT)
2-A2-1-b	B	16.950	si (temporanea)	237+500	236+850	Vigasio (VR)	- Viabilità - fasce di rispetto (art. 18 delle NT del PAT) - Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Corsi d'acqua (art. 7 del PAT)
2-A1-1-b	B	15.700	no (terreni all'interno della rampa A22/A4)	228+250	228+000	Sommacampagna (VR)	- Corridoio progettazione infrastrutture comunali (art. 8 comma q delle NTC)

**Tabella 4.12 Localizzazione e sviluppo delle aree di cantiere in relazione con la Pianificazione Urbanistica comunale**

\* Codice cantiere:

classificazione da progetto

\*\* Tipo cantiere:

**A** -> aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo;

**B** -> aree di deposito temporaneo

\*\*\* Nuova occupazione di suolo:

individua aree che non sono già artificializzate dall'impronta dell'infrastruttura autostradale

## 5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE STATALE E REGIONALE IN MATERIA DI RETI, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

### 5.1. Introduzione

In questa sezione viene presentata una disamina degli aspetti ,rilevanti ai fini della valutazione di impatto ambientale del progetto in esame, contenuti negli strumenti di pianificazione e programmazione in materia di infrastrutture e trasporti.

Nel paragrafo iniziale vengono presentati i contenuti del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001.

Nei successivi paragrafi è approfondito il tema della pianificazione e della programmazione di rilievo regionale in materia di mobilità e trasporto secondo quanto stabilito dagli specifici Piani, quali strumenti operativi e di attuazione dei macro obiettivi definiti dalla pianificazione territoriale (PTR).

Nel paragrafo 5.1.5 si riporta un quadro di sintesi degli interventi previsti e programmati sulla rete viabilistica in grado di restituire uno scenario completo ed esaustivo di evoluzione futura delle reti e delle infrastrutture per la mobilità per l'ambito di interesse del presente studio.

Nella tabella di seguito si riporta il riepilogo degli strumenti in materia di mobilità e trasporto analizzati:

Pianificazione Regionale in materia di reti, infrastrutture e trasporti		
Ente Competente	Piano	Riferimento
Stato	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001
Regione Emilia Romagna	Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT2025)	Adottato Con DGR n. 1696 del 14 ottobre 2019
Regione Lombardia	Programma della mobilità e dei trasporti	Approvato con DCR n. 1245 del 20 settembre 2016
Regione Veneto	Nuovo Piano Regionale dei Trasporti Veneto 2030	Adottato con DGR n. 1376 del 23 settembre 2019

### 5.2. Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

#### 5.2.1. Contenuti generali

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, predisposto dai Ministro dei Trasporti e della Navigazione, d'intesa con i Ministri dei Lavori Pubblici e dell'Ambiente ed approvato con DPR del 14 marzo 2001 fissò le linee di indirizzo generali per il settore dei Trasporti e della Logistica.

Redatto in un momento storico in cui era agli inizi il processo di riforma dell'ordinamento amministrativo, con l'avvio di una nuova modalità di ripartizione delle competenze fra lo Stato

e delle Regioni, esso enuncia alcuni principi di fondo a tale riguardo, nello specifico settore dei trasporti:

*“l'articolazione delle competenze programmatiche ed amministrative su due fondamentali livelli istituzionali, quello nazionale e quello regionale, competenze tra di loro distinte e complementari, con il passaggio graduale di una loro significativa parte dallo Stato alle Regioni sulla base del principio di sussidiarietà. La semplificazione delle competenze dovrà impegnare i due livelli in una programmazione integrata delle infrastrutture con particolare riferimento al potenziamento nelle aree meridionali e alla qualificazione di tutto il sistema”.*

*“Le Regioni, interlocutori essenziali e determinanti, devono considerare l'articolato quadro strategico delineato nel Piano, non come una limitazione alla loro autonomia decisionale, ma come un indispensabile e sistematico comune denominatore che riporta a logica comune gli interessi del sistema Paese.”*

Il Piano inoltre individua un sistema integrato di infrastrutture e di servizi di interesse nazionale, lo SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), identificate come quelle sulle quali si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale. La rete stradale dello SNIT è costituita dalle autostrade e dalle strade che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento a Regioni ed Enti locali delle funzioni in materia di viabilità ai sensi del D.Lgs. 112/98.

All'interno di tale rete è stata individuata una sottorete, denominata **rete stradale SNIT di primo livello** che è *“formata dagli assi della rete portante del Paese (assi stradali ed autostradali che collegano fra loro le varie Regioni e queste con la rete viaria degli Stati limitrofi)”*,

All'interno della rete stradale di primo livello viene poi identificata l'**ossatura fondamentale** della rete che è formata, nella parte continentale del Paese da 3 assi longitudinali che percorrono la penisola in direzione nord-sud, (di uno dei quali, quello “di dorsale centrale”, fa parte integrante anche l'autostrada A22 Brennero-Modena) e da 1 asse che attraversa in direzione est-ovest tutta la pianura padana (intersecando l'A22 a Verona).

Viene inoltre evidenziato nel Piano il ruolo essenziale dei valichi alpini, fra i quali un ruolo fondamentale è assunto dal valico del Brennero.

Si evince **che l'A22** nel Piano nazionale dei trasporti fa parte di **uno dei 4 elementi di maggiore importanza della rete trasportistica stradale nazionale**. Inoltre costituisce il collegamento al principale valico che mette in comunicazione il Paese con l'area centro europea.

Il Piano, dopo l'individuazione della gerarchia dei tratti della rete, individua un “primo insieme di **interventi infrastrutturali prioritari**” da porre in essere.

Fra quelli afferenti al settore stradale, viene innanzitutto stabilito che gli interventi prioritari sono “relativi al miglioramento ed alla integrazione della rete SNIT di primo livello” e che essi “riguardano per la maggior parte modifiche delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture senza variazioni di tracciato”.

Fra gli interventi considerati coerenti con le strategie sono poi esplicitamente citati:

- il “potenziamento dei corridoi longitudinali dorsali” (occidentale, centrale e orientale);
- il “potenziamento dei corridoi di collegamento con il Brennero”.

### 5.2.2. Relazioni con il progetto

Il progetto di ampliamento dell'autostrada A22 trova piena coerenza nell'ambito degli obiettivi stabiliti dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica in quanto rientra esplicitamente nell'elenco degli interventi infrastrutturali prioritari per l'efficientamento e il miglioramento qualitativo della rete SNIT.

Esso rientra infatti sicuramente fra gli interventi di "miglioramento mediante modifica delle caratteristiche geometriche senza variazioni di tracciato". In secondo luogo esso rientra anche fra gli interventi prioritari di "potenziamento del corridoio longitudinale centrale, il corridoio RM-FI-BO-MO-VR-Brennero. Infine esso costituisce sicuramente anche un "potenziamento di un corridoio di collegamento con il Brennero".

È dunque possibile affermare che l'intervento è dotato di un elevatissimo livello di coerenza con le strategie del Piano.

### 5.3. Regione Emilia Romagna: Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT2025)

#### 5.3.1. Contenuti generali

Il PRIT è individuato dalla Legge regionale n. 30/1998 come il principale strumento di pianificazione per le politiche regionali dell'Emilia Romagna in tema di mobilità, attraverso cui vengono stabiliti gli indirizzi e le direttive e sono fissati i principali interventi e azioni prioritarie.

Il PRIT attualmente vigente è stato approvato con delibera del Consiglio regionale n. 1332 del 22/12/1999, ma la Regione, partendo dalla valutazione dei risultati conseguiti con il PRIT98, ha avviato il percorso per l'elaborazione del nuovo PRIT 2025, che sta seguendo l'iter previsto dall'art. 5 bis L.R. 30/1998 (e s.m.i.) per la sua approvazione, nonché le disposizioni della L.R. 20/2000.

In particolare:

- A dicembre 2015 si è conclusa la redazione del "Documento preliminare" al Piano che descrive, insieme agli elaborati tecnici "Quadro conoscitivo" e "Rapporto ambientale preliminare", gli obiettivi e le scelte di pianificazione che si intendono perseguire;
- con deliberazione n. 1073 dell'11/07/2016 la Giunta regionale ha approvato il Documento preliminare del PRIT 2025, con gli elaborati relativi al "Quadro conoscitivo" e al Rapporto ambientale preliminare, quest'ultimo realizzato a cura di Arpae Emilia-Romagna;
- A seguito della chiusura della Conferenza di Pianificazione, sono stati redatti gli elaborati tecnici necessari all'adozione del piano. Con delibera di Giunta n° 2045 del 03/12/2018 è stata approvata la proposta del nuovo PRIT 2025 per l'avvio delle procedure di adozione da parte dell'Assemblea legislativa;
- A seguito dell'esame degli elaborati di Piano da parte della 3<sup>a</sup> Commissione Consiliare sono stati approvati alcuni emendamenti al testo della Relazione tecnica e alla cartografia;

- L'Assemblea legislativa ha esaminato il Piano così emendato e lo ha adottato con Delibera n. 214 del 10/07/2019.
- Il Piano è stato pubblicato e oggetto di osservazioni. Con DGR n. 1696 del 14 ottobre 2019 la Giunta ha contro-dedotto il Piano e lo ha inviato all'Assemblea legislativa per l'approvazione finale.

La redazione del nuovo strumento si fonda sul principio di sostenibilità ed è orientata alla definizione di una mobilità attenta alle diverse esigenze dei cittadini e lo fa basandosi sui seguenti assi strategici:

- Sostenibilità e governo del territorio: il settore dei trasporti deve contribuire alla costruzione di un modello territoriale regionale sostenibile
- Infrastrutture e organizzazione delle reti: le infrastrutture esistenti e in previsione devono essere valorizzate e riorganizzate in modo da soddisfare in maniera equilibrata i fabbisogni dei territori, garantendo utilità ed efficienza dal punto di vista del consumo di risorse economiche ed ambientali;
- Accessibilità e organizzazione dei servizi: per aumentare l'accessibilità del territorio è necessario procedere al potenziamento di forme di mobilità collettiva e non motorizzata, promuovendo sistemi di integrazione modale e intermodale sia per passeggeri che per le merci;
- Integrazione dei Piani: per il raggiungimento degli obiettivi regionali di sviluppo sostenibile è necessaria l'integrazione con gli altri strumenti di pianificazione nonché la delimitazione del proprio ambito di intervento

In coerenza con gli assi strategici appena descritti sono assunti nel PRIT una serie di obiettivi:

- assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio;
- garantire elevati livelli di accessibilità integrata per persone e merci;
- contribuire a governare e ordinare le trasformazioni territoriali in funzione dei diversi livelli di accessibilità;
- assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema;
- incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per la mobilità non motorizzata;
- assicurare pari opportunità di accesso alla mobilità;
- promuovere meccanismi partecipativi per le decisioni in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture;
- garantire un uso efficiente ed efficace delle risorse pubbliche destinate ai servizi di mobilità pubblica e agli investimenti infrastrutturali;
- garantire l'attrattività del territorio per gli investimenti esterni.

Con particolare riferimento al sistema delle infrastrutture stradali la Regione Emilia Romagna è caratterizzata da una rete della mobilità regionale di medio e corto raggio prevalente rispetto alla mobilità di lunga percorrenza, per via della densa diffusione degli insediamenti residenziali e produttivi.

Il PRIT definisce una gerarchia della maglia stradale in modo da stabilire efficacemente il sistema di azioni, principi e indirizzi che garantiscano l'integrazione, la connettività e la sicurezza delle singole parti. La struttura della maglia stradale si compone di una Grande rete, relativa alla mobilità regionale di ampio raggio e di una rete di base principale, relativa all'accessibilità locale e ai percorsi di medio-breve raggio.

Nell'immagine seguente si riporta lo schema della Grande Rete e della Rete di Base di previsione PRIT 2025.



Figura 5-1 Schema Grande Rete e Rete di Base previsione PRIT2025

Il documento allegato al PRIT "Approfondimento modellistico Rete Stradale" riporta i risultati delle analisi di prestazione effettuati sui principali elementi e nodi stradali, al fine di verificare gli scenari di domanda al 2025 e stabilire il quadro degli interventi necessari.

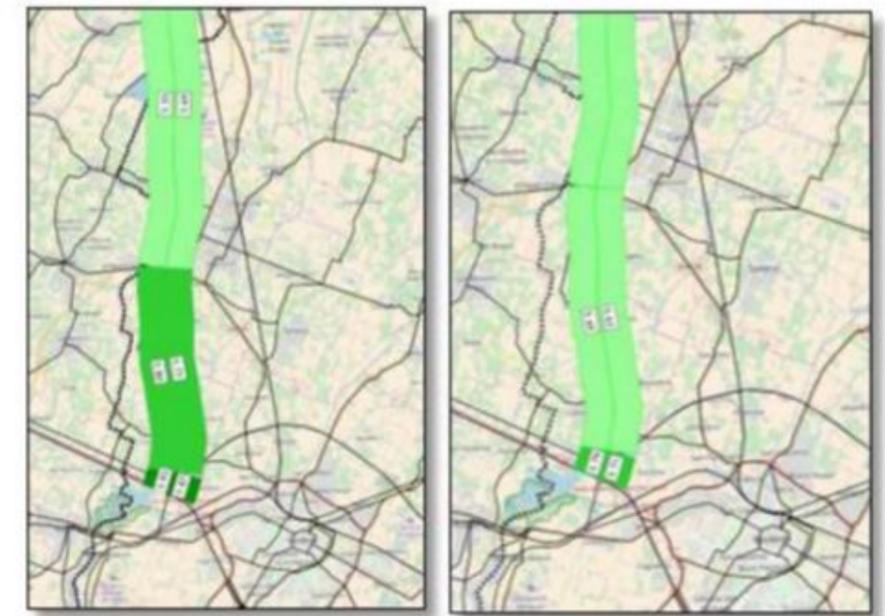
Le verifiche effettuate restituiscono un quadro del livello di servizio della rete autostradale negativo e prossimo alla saturazione in molti tratti della rete, confermando in molti casi la necessità di potenziamento attraverso l'incremento del numero di corsie esistenti.

Il PRIT prevede i seguenti interventi di potenziamento:

- IV corsia A1 fra Modena (interconnessione con A22) e il confine regionale (Piacenza)
- IV corsia A14 fra S. Lazzaro e la diramazione per Ravenna (A14 dir)
- III corsia A13 fra Bologna Arcoveggio e il confine regionale (Ferrara)
- III corsia A22 fra interconnessione con A1 e il confine regionale

Nella figura di seguito si riportano gli esiti delle simulazioni modellistiche effettuate sull'A22 che rappresentano gli effetti in termini di Grado di saturazione nei due scenari: realizzazione della terza corsia e assenza di intervento, rispetto alla domanda prevista al 2025.

L'intervento consente di mantenere un valore medio del grado di saturazione inferiore all'85% mentre in assenza di intervento tale valore supera spesso il 90%, confermandone l'effettiva necessità.



Scenario Tendenziale 2025 senza potenziamento

Scenario Programmatico 2025 con potenziamento

Grado di Saturazione media 7:00 – 9:00 – A22 (terza corsia)

Figura 5-2 Simulazione Grado di saturazione A22 - Scenario programmatico con e senza potenziamento

Il PRIT con riferimento all'obiettivo di potenziamento del sistema viabilistico regionale specifica gli interventi previsti, tanto sulla grande rete che su quella di base e relativamente alla grande rete ve ne sono diversi che indirettamente interessino l'A22 e di conseguenza il progetto di ampliamento della terza corsia, quali:

- TIBRE autostradale, infrastruttura di connessione tra l'A15 Autocisa e la direttrice del Brennero A22;
- Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo, raccordo che si sviluppa dall'intersezione tra l'A22 e l'A1 alla SS467;
- Realizzazione delle Cispadana nei tratti di collegamento A13-A22 e A22-A21;
- Potenziamento con caratteristiche autostradali del raccordo Ferrara Mare potenziamento della rete autostradale in gestione ad Autostrade per l'Italia SpA.

### 5.3.2. Relazioni con il Progetto

Il progetto di ampliamento dell'autostrada A22 trova perfetta coerenza nell'ambito degli obiettivi e degli scenari operativi stabiliti dal PRIT2025 in quanto rientra esplicitamente nell'elenco degli interventi strategici previsti per il potenziamento della rete regionale esistente.

Inoltre come riportato nel paragrafo precedente il Piano individua altri interventi sulla rete infrastrutturale che indirettamente interesseranno la mobilità dell'asse A22 e ne comportano effetti sulla domanda di traffico e mobilità.

### 5.4. Regione Lombardia: Programma della mobilità e dei trasporti

#### 5.4.1. Contenuti generali

Il PRMT è uno strumento che delinea il quadro di riferimento dello sviluppo futuro delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità di persone e merci in Lombardia, approvato da Regione Lombardia con D.c.R. n. 1245 del 20/09/2016.

Il programma è costruito su un orizzonte temporale di riferimento di breve-medio periodo (5 anni) e un orizzonte di analisi di medio-lungo termine, su questi definisce gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie per la costruzione dell'assetto delle reti infrastrutturali e dei servizi che vede la Lombardia connessa con il mondo, competitiva e accessibile.

I benefici stimati e derivanti dall'attuazione degli interventi complessivi programmati entro il 2020 sono fissati in:

- Riduzione della congestione stradale attraverso l'incremento della velocità media di percorrenza del 6%;
- Miglioramento dei servizi di trasporto collettivo, +20% dei servizi ferroviari e +3% del trasporto pubblico locale;
- Incremento dell'offerta di trasporto intermodale,
- Riduzione degli impatti sull'ambiente in linea con i contenuti del Piano Regionale Integrato per la qualità dell'aria e del Programma Energetico Ambientale Regionale;
- Supporto alla riduzione dell'incidentalità stradale, in linea con gli obiettivi UE.

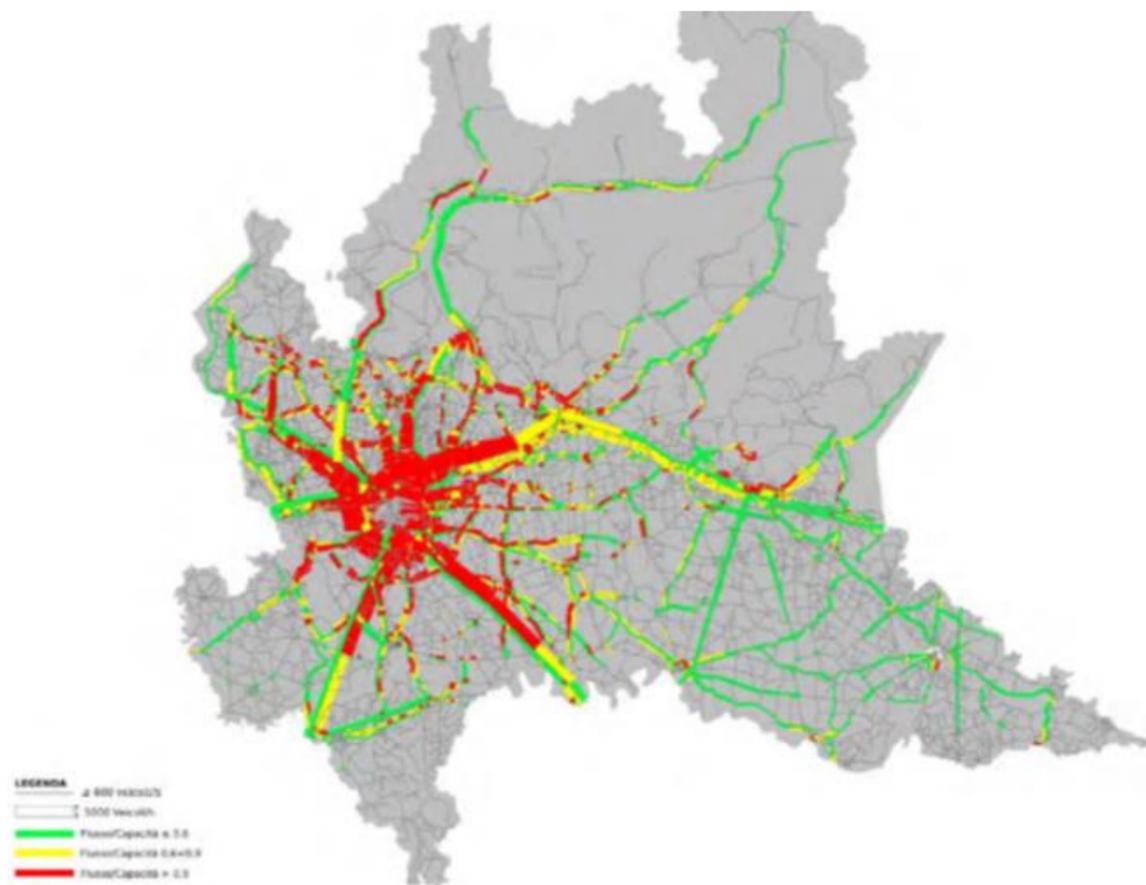
Il programma definisce un sistema di obiettivi articolato in obiettivi generali, a valenza trasversale, correlati a degli obiettivi specifici che affrontano in maniera più approfondita le tematiche di settore, questi obiettivi sono rappresentati nella matrice di seguito riportata.

OBIETTIVI SPECIFICI	Migliorare i collegamenti della Lombardia: rete primaria	Migliorare i collegamenti (scala regionale): rete regionale integrata	Sviluppare il trasporto collettivo e realizzare l'integrazione modale	Realizzare un sistema logistico e di trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile	Migliorare le connessioni con l'area di Milano e le altre polarità	Sviluppare ulteriori iniziative per mobilità sostenibile e governo della domanda	Intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti
OBIETTIVI GENERALI							
Migliorare la connettività della Lombardia per competitività e sviluppo	Orange	Light Orange	Light Orange	Orange	Light Orange	Light Orange	Light Orange
Assicurare libertà di movimento e garantire accessibilità al territorio	Orange	Orange	Orange	Light Orange	Light Orange	Light Orange	Light Orange
Garantire qualità e sicurezza e lo sviluppo di mobilità integrata	Light Orange	Orange	Orange	Light Orange	Orange	Orange	Orange
Promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti	Light Orange	Light Orange	Orange	Light Orange	Light Orange	Orange	Light Orange

Figura 5-3 Sistema degli obiettivi PRMT

Sulla base degli obiettivi sopra riportati il PRMT definisce poi le strategie, le azioni e gli strumenti da attuare sulle diverse modalità di trasporti.

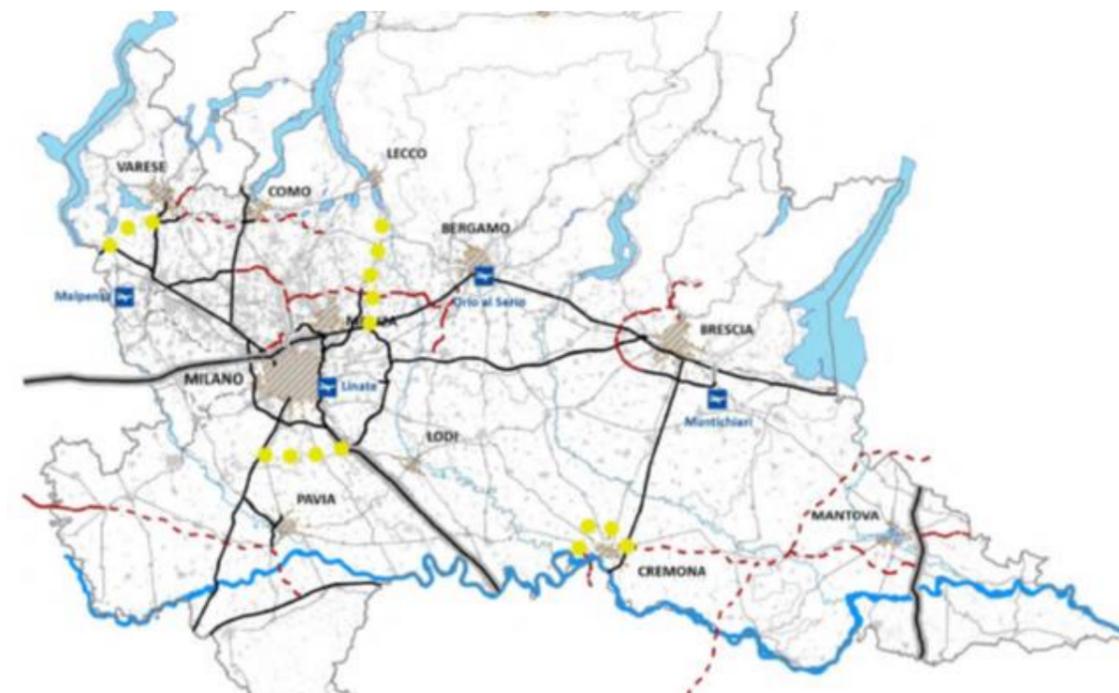
Il PRMT ha sviluppato un'analisi del carico veicolare sulla rete stradale e autostradale (al 2014) che evidenzia plurime situazioni di livello di servizio non adeguati e mette in luce la necessità di interventi sulla rete.



**Figura 5-4 Simulazione carico veicolare sulla rete stradale e autostradale**

Con riferimento alle azioni e quindi agli interventi da attuare, in larga parte orientate alla mobilità sostenibile, si riportano di seguito le azioni cardine nell'ambito della viabilità, che mirano alla riduzione della congestione e al miglioramento dei collegamenti sulla rete extraurbana:

- il completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo
- la realizzazione del raccordo A4/A51 e il collegamento a est dell'A35
- il completamento della Tangenziale Nord di Milano/Rho-Monza
- la riqualificazione della SP ex SS 415 "Paullese" e gli interventi per l'accessibilità stradale a Malpensa e alla Valtellina.



**Figura 5-5 Rappresentazione delle azioni cardine nell'ambito della viabilità**

Nell'elenco degli interventi è individuato anche il potenziamento dell'A22 con la realizzazione della terza corsia, che nella tratta lombarda ha un'estensione di 37,8 km. insieme ad una serie di altri interventi ad esso correlato quali:

- l'autostrada regionale Cremona-Mantova che collegherà l'A21 e l'A22;
- completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo;
- Collegamento autostradale Brennero-La Spezia;
- Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 (caselli di Ospitaletto e Brescia Est), l'autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari;
- Potenziamento autostrada esistente A1 – Quarta corsia Milano-Lodi.

#### 5.4.2. Relazioni con il Progetto

Il progetto di ampliamento dell'autostrada A22 trova perfetta coerenza nell'ambito degli obiettivi e degli scenari operativi stabiliti dal PRMT in quanto rientra esplicitamente nell'elenco degli interventi strategici previsti per il potenziamento della rete regionale. Inoltre come riportato nel paragrafo precedente il Piano individua altri interventi sulla rete infrastrutturale che indirettamente interesseranno la mobilità dell'asse A22 e ne comportano effetti sulla domanda di traffico.

## 5.5. Regione Veneto: Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030

### 5.5.1. Contenuti generali

Il Piano Regionale dei trasporti della Regione Veneto secondo quanto stabilito dalla L.R. n. 25 del 30/10/1998 rappresenta lo strumento di previsione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle diverse modalità di mobilità, assicurando una rete di trasporto mirata alla loro integrazione e al minimo impatto ambientale.

Il PTR attualmente vigente risale al 1990, successivamente con delibera n. 1671 del 5/07/2005 è stato adottato dalla Giunta Regionale un secondo Piano che tuttavia non fu mai approvato. Per questo motivo nel corso del 2018 con D.G.R. n. 997 del 6/07/2018 è stato avviato il programma della redazione del nuovo P.T.R.

Attualmente, con deliberazione n.1376 del 23/09/2019 è adottato il Nuovo Piano Regionale dei Trasporti Veneto 2030 – Mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo. Il nuovo strumento è costruito con l'intenzione di comprendere, interpretare e rispondere alle nuove esigenze di trasporto di una regione in continua evoluzione e di adeguare il vigente piano del 1990 alle trasformazioni avvenute nell'ultimo trentennio.

Per rispondere adeguatamente alle necessità di un sistema della mobilità sostenibile il piano introduce proposte non esclusivamente legate alle nuove infrastrutture necessarie ma anche e soprattutto ad un insieme di politiche della mobilità, regolazione dei mercati, norme di pianificazione e organizzazione e incentivi per le aziende di trasporto e logistica.

Il piano si sviluppa nella definizione di obiettivi, strategie e azioni di intervento declinati ad uno scenario di riferimento di medio-lungo termine (2030), si elencano di seguito gli otto obiettivi e le otto strategie individuati:

#### Obiettivi:

1. Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale
2. Potenziare la mobilità regionale, per un Veneto di cittadini equamente connessi
3. Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto
4. Sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio
5. Accrescere funzionalità, sicurezza e resilienza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto
6. Promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità
7. Efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati
8. Sviluppare una nuova governance integrata della mobilità regionale

#### Strategie:

1. Inserire l'area metropolitana diffusa del Veneto nella metropolitana d'Italia
2. Promuovere la modalità mare – gomma - ferro ed il riequilibrio modale del trasporto merci
3. Sviluppare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente
4. Completare ed efficientare la rete stradale regionale
5. Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche

6. Sostenere la transizione energetica del trasporto verso una mobilità sostenibile
7. Promuovere e sostenere lo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità
8. Strategie di governo, programmazione e controllo

Al raggiungimento degli obiettivi concorrono 37 Azioni di Piano.

Con specifico riferimento alla rete stradale, per comprendere le criticità che caratterizzano attualmente la fitta e complessa rete stradale regionale e poterle raffrontare con la prospettiva evolutiva dello scenario programmatico sono state eseguite delle simulazioni di traffico. Nella figura seguente si rappresenta il grado di saturazione della viabilità autostradale e delle principali strade extraurbane nello stato attuale.

**Livello di saturazione della rete autostradale e delle strade extraurbane**



**Figura 5-6 Livello di saturazione della rete autostradale e delle strade extraurbane Regione Veneto . stato attuale**



Il quadro che viene restituito mette in luce una condizione attuale di diffusa saturazione delle arterie autostradali e extraurbane principali e secondarie in gran parte degli itinerari superiore al 70%.

Per far fronte a queste problematiche il Piano propone una serie di interventi che mirano al miglioramento della rete stradale regionale attraverso il completamento del disegno della rete infrastrutturale, la sua manutenzione straordinaria e il miglioramento dell'accessibilità al sistema autostradale con il sistema stradale regionale.

All'interno dell'elenco di interventi confermati e ritenuti prioritari sulla viabilità autostradale vi è l'ampliamento a 3 corsie dell'autostrada A22, ci sono inoltre altri interventi d'interesse sulla rete delle infrastrutture viabilistiche che interessano l'asse dell'A22, tra i quali:

- Realizzazione Pedemontana Veneta –SPV;
- Realizzazione del prolungamento autostradale A31 “Valdastico nord”;
- SS 47 della Valsugana: Ammodernamento in nuova sede tra Bassano e il Confine Regionale;
- Sistema delle Tangenziali Venete – SITAVE;
- Collegamento autostradale tra l'Autostrada A22 e la A1 (TiBre);
- Circonvallazione orbitale di Padova e asse intermodale Padova-Venezia – GRAP.

#### 5.5.2. Relazioni con il Progetto

Il progetto di ampliamento dell'autostrada A22 trova perfetta coerenza nell'ambito degli obiettivi e degli scenari operativi stabiliti dal PRT in quanto rientra esplicitamente nell'elenco degli interventi strategici previsti per il potenziamento della rete regionale. Inoltre come riportato nel paragrafo precedente il Piano individua altri interventi sulla rete infrastrutturale che indirettamente interesseranno la mobilità dell'asse A22 e ne comportano effetti sulla domanda di traffico.

#### 5.6. Sintesi degli interventi infrastrutturali programmati relativi alla grande maglia afferente all'area di studio

Al fine di rappresentare un'immagine di sintesi in grado di restituire lo scenario di evoluzione futura del quadro delle reti e delle infrastrutture per la mobilità, derivato dall'analisi degli strumenti della programmazione, di seguito si riporta l'elenco degli interventi, sia di potenziamento della rete primaria esistente che relativo alla realizzazione di nuove infrastrutture:

- completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo
- realizzazione dell'Autostrada Regionale Cremona – Mantova
- completamento del raccordo autostradale Ospitaletto - Montichiari
- realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana
- realizzazione dell'Asse Autostradale Tirreno – Brennero (Ti.Bre.)

- realizzazione del Collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo
- adeguamento autostrada Ferrara – Mare
- realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta
- realizzazione dell'Autostrada Valdastico Nord
- nuovo Svincolo di Vigasio dell'A22 del Brennero
- realizzazione della superstrada Valsugana
- realizzazione del Sistema delle Tangenziali Venete Verona – Vicenza – Padova
- realizzazione del G.R.A.P. di Padova
- potenziamento della rete autostradale in gestione ad Autostrade per l'Italia SpA:
  - adeguamento alla 4° corsia della tratta Milano Sud - Lodi e Piacenza Sud – Modena dell'autostrada A1
  - adeguamento alla 4° corsia della tratta S.Lazzaro (BO) - intersezione A14dir. Ravenna dell'autostrada A14
  - adeguamento alla 3° corsia della tratta Bologna – Ferrara Sud e Monselice – Padova dell'autostrada A13
  - potenziamento del nodo stradale ed autostradale di Bologna
- tunnel di base del Brennero e nuova linea Verona - Brennero

#### 5.7. Caratterizzazione e contestualizzazione degli interventi individuati

Di seguito si riportano alcune informazioni di base che servono a caratterizzare e contestualizzare ciascuno degli interventi individuati dalla disamina effettuata.

##### Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo

Il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo fa parte degli interventi stradali di recente realizzazione o attualmente in corso di realizzazione sulle direttrici afferenti il nodo autostradale di Milano che puntano a superare lo stato di grave congestionamento delle infrastrutture autostradali esistenti. Tra le opere ad oggi completate e pienamente in esercizio si segnalano la BREBEMI e la TEEM:

- l'asse autostradale BREBEMI (in esercizio da luglio 2014) costituisce un'alternativa all'asse fondamentale A4 Torino – Trieste sul versante est del capoluogo di Regione, realizzando una connessione diretta tra Milano e Brescia. L'opera collega il sistema delle tangenziali Milanese e la tangenziale Sud di Brescia tramite un'infrastruttura avente caratteristiche di autostrada a pedaggio, comprensiva di raccordi con l'autostrada A4 (bretella Ospitaletto – Poncarale) e con l'aeroporto di Brescia Montichiari. L'asse principale, aperto al traffico nel 2014, oggi risulta completato anche dalla connessione diretta con l'Autostrada A4 attraverso la realizzazione della bretella A35 BREBEMI – A4 in località Castegnato operativa dal novembre 2017.
- la TEEM, Tangenziale Est Esterna di Milano (in esercizio da maggio 2015), posta ad ovest della BREBEMI cui risulta connessa, si pone come itinerario alternativo all'attuale Tangenziale Est di Milano. Il tracciato presenta un'estensione di 34km. tra Melegnano



(interconnessione autostrada A1) e Agrate Brianza (interconnessione A4) con 6 svincoli, oltre alla realizzazione di interventi sulla viabilità locale e di adduzione.

Il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo, la cui funzione consiste nel miglioramento delle connessioni est-ovest tra l'alto milanese e la Brianza bypassando il nodo di Milano, ad oggi, risulta realizzato solo parzialmente relativamente alla Tratta A, alla Tratta B1 ed ai Lotti 1 delle Tangenziali di Como e di Varese:

- Lotto 1 della Tangenziale di Varese (apertura al traffico 24/01/2015)
- Tratta A (apertura al traffico 26/01/2015)
- Lotto 1 della Tangenziale di Como (apertura al traffico 23/05/2015)
- Tratta B1 (apertura al traffico 06/11/2015)

Attualmente dell'asse principale di circa 67 km. compreso tra Cassano Magnago (interconnessione A9) ed Osio Sotto (interconnessione A4) risultano, quindi, in esercizio circa 22,5 chilometri di nuovo tracciato autostradale determinati dalle Tratte A e B1.

Risultano qui di ancora da completare circa 44.5 chilometri di asse principale, cioè le Tratte B2, C e D, e i Lotti 2 delle Tangenziali di Como e Varese.

#### **Autostrada Regionale Cremona – Mantova**

Il progetto prevede la realizzazione di un tracciato con caratteristiche autostradali (autostrada regionale) di due corsie per senso di marcia e lungo 60 chilometri che, oltre a porsi come occasione di sviluppo per i territori del Basso Cremonese e del Mantovano, verrà ad essere il primo anello del sistema transpadano. Un Secondo tratto dell'autostrada è quello di collegamento tra lo svincolo Mantova Nord, in prossimità dell'A22, e Castel d'Ario, di circa 11 km. L'opera sarà realizzata in fasi successive legate alla crescita del traffico, alla realizzazione del Tibre (Tirreno - Brennero) e agli sviluppi del sistema autostradale veneto. L'intervento è oggetto di una finanza di progetto per cui è intervenuta la dichiarazione di pubblico interesse da parte della regione Lombardia.

La prima fase riguarderà quattro tratti: il primo dall'interconnessione con l'A21 all'interconnessione con il TIBRE; il secondo tratto dall'ex SS62 all'interconnessione con l'A22; il terzo tratto dall'asse interurbano di Mantova fino alla stazione del Comune di Virgilio; il quarto tratto è la variante alla ex SS10 nei Comuni di Castellucchio, Curatone e Mantova.

#### **Raccordo autostradale Ospedaletto - Montichiari**

Il raccordo Autostradale funge da circonvallazione per l'area dell'hinterland bresciano, una volta completata l'opera intercetterà il traffico non destinato all'area urbana di Brescia e collegherà il casello di Ospedaletto sull'autostrada A4 con l'aeroporto di Brescia-Montichiari.

Il tracciato che si presenta con geometria di autostrada extraurbana a 2 corsie per senso di marcia e corsia d'emergenza risulta suddiviso in 4 lotti funzionali di cui i Lotti III e IV sono ad oggi termini nati ed in esercizio.

Sono da completarsi i Lotti I e II necessari alla connessione diretta del sistema con tipologia autostradale alla A35 BREBEMI.

Complessivamente il tracciato del Raccordo Ospedaletto – Montichiari è di circa 30 chilometri di cui 17 chilometri sono in esercizio e 13 risultano da completare attraverso la rifunzionalizzazione dell'attuale sede a geometria C1 in tipologia autostradale.

#### **Autostrada Regionale Cispadana**

L'asse Cispadano si qualifica come elemento di connessione tra i principali itinerari stradali e autostradali nord-sud, in particolare tra le direttrici A21 Piacenza – Cremona, A15 Autocisa nell'area parmense, A22 Autobrennero a Reggiolo, A13 Bologna – Padova, SS16 Adriatica ed E55 nell'area ferrarese e, infine, con l'E45 e l'A14 nell'area romagnola.

Il progetto del corridoio autostradale prevede, quale prima fase, la realizzazione di un tracciato con caratteristiche autostradali (autostrada regionale) che si estende per circa 67 chilometri e connette l'A22 del Brennero, in corrispondenza del casello di Reggio Rolo, con l'A13 Bologna – Padova presso il casello di Ferrara Sud (A13). La nuova infrastruttura è considerata tra le opere prioritarie dal Piano regionale dei trasporti 2010-2020. L'intervento è oggetto di una finanza di progetto per cui è intervenuta la dichiarazione di pubblico interesse da parte della Regione Emilia Romagna.

In seconda Fase, l'itinerario cispadano trova prosecuzione in territorio parmense e piacentino con la riqualificazione del tratto San Secondo Parmense – Zibello – Villanova d'Arda (tipologia stradale C1 del D.M. 05.11.2001) e con connessione alla nuova bretella autostradale Cremona – Castelvetro Piacentino.

L'itinerario complessivo delinea quindi una nuova dorsale autostradale in grado di mettere in connessione diretta il versante adriatico con quello tirrenico raccordando la futura Nuova Romea, l'A13 Bologna – Padova, l'A22 del Brennero, il TIBRE e l'A15 della Cisa.

#### **Asse autostradale TIBRE**

L'intervento è finalizzato al potenziamento dei collegamenti autostradali tra la dorsale Tirrenica e l'Italia nord-orientale nell'ambito del corridoio multimodale TIBRE.

Esso prevede la realizzazione del collegamento tra l'A15 Parma – La Spezia in località Fontevivo e l'A22 Modena – Brennero in località Nogarole Rocca.

Il tracciato, che presenta la lunghezza complessiva di 84,35 km. interessa le regioni Emilia Romagna, Lombardia e Veneto ed è suddiviso in 3 tronchi. La realizzazione è interamente a carico della Società concessionaria Autocamionale della Cisa.

### Collegamento Campogalliano – Sassuolo

Il progetto di realizzazione del nuovo collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo ha come obiettivo fondamentale il miglioramento della connessione tra i centri produttivi del Distretto Ceramico Modenese e la rete autostradale nazionale. Tale intervento, contribuendo a separare la quota di traffico pesante e a lunga percorrenza dal traffico a carattere locale, consentirebbe di:

- migliorare le condizioni generali di deflusso e la riduzione del tasso di incidentalità
- sostenere il sistema economico locale, rafforzando i collegamenti con i mercati internazionali.

Il progetto comprende la realizzazione del nuovo asse autostradale connesso a nord all'autostrada A22 e a sud alla SS467 Pedemontana, oltre alla realizzazione del raccordo con la tangenziale di Modena e l'autostrada A1, e della variante alla SS9 Emilia in corrispondenza dell'abitato di Rubiera.

### Adeguamento Autostrada Ferrara – Mare

L'asse Cispadano trova prosecuzione in direzione occidentale verso Ferrara e Porto Garibaldi sulla costa Adriatica. Nel programma di intervento di seconda Fase dell'Autostrada Regionale Cispadana è incluso il progetto di adeguamento dell'asse Ferrara – Mare.

Il progetto autostradale prevede una lunghezza complessiva di 48,943 km., suddivisa in due tratte:

- tratta A, dal km. 0 alla barriera di Comacchio (km. 43,135), per la quale è previsto l'ampliamento e sopralzo della sede stradale esistente per adeguamento a sezione autostradale (cat. A del D.M. 05.11.2001) con due corsie per senso di marcia;
- tratta B, dalla barriera di Comacchio (km. 43,135) allo svincolo con la SS Romea a Porto Garibaldi (km. 53,272), lungo la quale sono previsti interventi puntuali di messa in sicurezza, mantenendo la velocità di progetto attuale (90 km./h).

Lungo la tratta A sono previsti 6 svincoli dotati di autostazione, una barriera di esazione pedaggio a fine raccordo e 4 aree di sosta e servizio.

### Superstrada Pedemontana Veneta

Il progetto della Superstrada Pedemontana Veneta ha l'obiettivo di riordinare e riorganizzare l'intero sistema viario della conurbazione del Veneto centrale, per migliorare i livelli complessivi di qualità e di sicurezza in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a livello locale.

L'intervento prevede la realizzazione di un by-pass complessivo della conurbazione, creando un itinerario pedemontano senza soluzione di continuità tra l'A4 e l'A27.

La nuova infrastruttura sarà a servizio sia degli spostamenti di carattere locale, sia del traffico merci da/per il veneto centrale e orientale.

Nel dettaglio, è prevista la realizzazione di un nuovo asse che, a partire dall'autostrada A4 nei pressi di Montebello Vicentino si collega all'autostrada A31 a Nord di Vicenza tra Dueville e Thiene. In corrispondenza dell'interconnessione con l'A31 prosegue in direzione est fino a raggiungere Spresiano sull'autostrada A27.

L'infrastruttura in progetto ha caratteristiche di strada extraurbana principale a pedaggio.

### Autostrada Valdastico Nord

Il completamento dell'autostrada A31 prevede la realizzazione verso nord, di una nuova arteria di rango primario, che attraversando l'Alto Vicentino, si connetta al corridoio dell'autostrada A22 del Brennero.

Il collegamento Valdastico Nord consente di migliorare i collegamenti dell'area centrale veneta con il Trentino e il corridoio internazionale del Brennero, ponendosi come alternativa all'itinerario esistente costituito dall'A4 e dall'A22 afferente al nodo di Verona. Il progetto, nel suo complesso, è stato riconosciuto come parte del "Comprehensive network" dei corridoi TEN-T e ricopre quindi una rilevanza strategica in ottica nazionale sovranazionale. Il tratto Sud dell'opera è in funzione dal 2015, collegando Badia Polesine con Piovene Rocchette, a nord di Vicenza.

Nell'ottica di facilitarne la realizzazione, il completamento a nord dell'Autostrada A31 Valdastico è stato suddiviso in due lotti funzionali. Il progetto preliminare del primo lotto, tra Piovene Rocchette e Lastebasse - Pedemonte, ha ottenuto l'approvazione del CIPE nel 2013 cui è seguita la presentazione del Progetto Esecutivo da parte del Proponente.

Il secondo lotto invece, secondo quanto stabilito dalla delibera CIPE 55/2015, è tuttora oggetto di analisi da parte di un Comitato Paritetico tra Direzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Regione Veneto e Provincia Autonoma di Trento. La costituzione del Comitato si è resa necessaria per valutare l'effettiva utilità dell'opera e le possibili varianti del tracciato che si sostanziano in ipotesi che prevedono il raccordo con l'asse dell'Autostrada A22 del Brennero in due punti alternativi:

- nell'intorno del casello di Trento Sud (opzioni di connessione presso Acquaviva, Trento Sud e Mattarello)
- nell'interno del casello di Rovereto Sud (opzione di connessione presso Serravalle).

### Nuovo svincolo di Vigasio Autostrada A22 del Brennero

La realizzazione della nuova stazione autostradale di Vigasio, ad opera di Società Autostrada del Brennero Spa, servirà l'area ad uso industriale-artigianale e parco della logistica avanzata del District Park, l'Autodromo di Vigasio e Trevenzuolo, il centro agroalimentare di Trevenzuolo e la "Porta della Città di Nogarole Rocca" e sarà connessa alla viabilità esistente attraverso la realizzazione di due importanti collegamenti, non ricompresi nell'investimento in oggetto: in



direzione a nord con la SP24, collegamento tra Villafranca e Vigasio, e in direzione a sud con la SP53, collegamento tra Nogarole Rocca e Vigasio.

La nuova stazione autostradale di Vigasio si inserisce nel territorio comunale in prossimità della frazione di Isolalta, occupa un'area di circa 128.500 m<sup>2</sup> e si sviluppa perpendicolarmente all'asse dell'Autostrada del Brennero.

### **Superstrada Valsugana**

La realizzazione di un nuovo tracciato di collegamento tra i comuni di Castelfranco Veneto (TV) e San Nazario (VI) ha l'obiettivo di migliorare e potenziare il collegamento tra il Veneto e il Trentino Alto Adige e di decongestionare il traffico locale attualmente presente sulla SS47.

Il tracciato definitivo è ancora in fase di definizione ma secondo quanto riportato dall'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Nord-Est dovrebbe svilupparsi per 37 km. suddivisi in due tratti.

In particolare, "Il primo, a monte, prevede una sezione stradale a tre corsie e un'altra a due corsie per senso di marcia in variante alla SS47, con 4 gallerie connesse da tre ponti. Il secondo, a valle, percorre il tratto tra la Strada Regionale 53 presso Castelfranco Veneto fino alla Superstrada Pedemontana Veneta, con sezione a una corsia per senso di marcia."

La necessità di un intervento per la risoluzione delle criticità presenti nel tracciato attuale della SS47 è stato inoltre riproposto nell'esito della discussione del Comitato Paritetico predisposto per la Valdastico Nord.

### **Sistema delle Tangenziali Venete Verona – Vicenza – Padova**

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema viario parallelo all'attuale autostrada A4 Padova – Brescia, mediante la riqualificazione e il collegamento delle tangenziali esistenti delle città di Padova, Vicenza, Verona e Brescia.

L'opera presenta caratteristiche geometriche di tracciato autostradali, a doppia carreggiata con tre per senso di marcia nei tratti urbani di Verona e di Brescia, e due corsie per senso di marcia nei tratti rimanenti.

### **G.R.A.P. di Padova**

Il progetto denominato "Grande Raccordo Anulare di Padova" ha, quale obiettivo principale, il completamento del sistema viario di adduzione e collegamento tra le autostrade A4 e A13 e il miglioramento delle relazioni sulla direttrice Padova – Porto Marghera/Mestre. L'intervento in esame comprende le seguenti tratte:

- Raccordo di Padova: completamento del sistema delle tangenziali di Padova nel quadrante ovest e nord-ovest, con la realizzazione di un nuovo tronco di strada

extraurbana principale che collega il casello di Padova Sud sull'A13 con l'autostrada A4 presso il nuovo casello di Ronchi e con il casello di Padova Ovest (A4);

- Asse dell'Idrovia Padova – Venezia: realizzazione di una nuova strada a singola carreggiata (tipologia C1) tra l'A13 presso Padova e la SS309 Romea presso Mira lungo l'idrovia Padova – Venezia. L'intervento comprende inoltre lo spostamento dell'esistente casello di Padova Z.I. sull'A13 e la realizzazione del collegamento con l'esistente Tangenziale Est;
- Asse Terraglione: strada extraurbana secondaria (piattaforma tipo C1) di nuova realizzazione quale collegamento tra la SR47 e la SR308, a nord di Padova;
- Tangenziale Sud – Est di Padova: riqualificazione della viabilità esistente a due corsie per senso di marcia con adeguamento della geometria dell'asse tra gli svincoli di Padova Est A4 e Padova Sud A13.

Il progetto prevede l'esazione dei pedaggi mediante sovrapedaggio ai caselli autostradali esistenti con eccezione dell'asse dell'Idrovia, per il quale potrà essere previste forme di pedaggio alternative.

### **Adeguamento della rete autostradale Autostrade per l'Italia (ASPI)**

Le iniziative di adeguamento e potenziamento della rete autostradale in concessione ad Autostrade per l'Italia SpA nel bacino territoriale e di rete afferente l'ambito di studio fanno riferimento ai seguenti interventi:

- Ampliamento della quarta corsia tra Milano Sud e Lodi sull'A1: l'intervento, che interesserà 16,5 chilometri di rete per un costo previsto di 210 milioni di euro, ha visto l'approvazione del progetto definitivo e la positiva conclusione della procedura di VIA.
- Ampliamento della quarta corsia tra Modena e Piacenza Sud sull'A1: l'intervento, che interesserà 98 chilometri di rete per un costo previsto di 1,3 miliardi, ha visto l'approvazione del progetto preliminare di Anas nel febbraio 2011.
- Potenziamento a 4 corsie del tratto dell'A14 tra la diramazione di Ravenna e il casello di Bologna San Lazzaro: il progetto, che prevede una estesa di 34 km. e circa 560 milioni di investimenti tra progetto autostradale e opere complementari e connesse.
- Potenziamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 nella tratta compresa tra Monselice e Padova Sud: l'intervento prevede la realizzazione della terza corsia per circa 23 km., tra la pk 88+600 (Monselice) e la pk 101+800 (diramazione Pd sud).
- Potenziamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 nella tratta compresa tra Bologna e Ferrara Sud: l'intervento prevede la realizzazione della terza corsia per circa 33 km., tra la pk 0+600 (Bologna Arcoveggio) e la pk 33+700 (Ferrara sud).
- Potenziamento del nodo stradale ed autostradale di Bologna: il progetto prevede l'ampliamento in sede dal tracciato del Raccordo Casalecchio sino a San Lazzaro e il contestuale ampliamento in sede della Complanare, la Tangenziale di Bologna. L'estesa considerata è di circa 13 Km.

### **Tunnel di base del Brennero e nuova linea ferroviaria Verona - Brennero**

Il progetto, nell'ambito della rete europea TEN-T, costituisce l'elemento cardine del Corridoio SCAN-MED (Scandinavia - Mediterraneo) che rappresenta il più esteso e rilevante collegamento tra il nord e il sud dell'Europa ponendo in diretta connessione le aree produttive di Germania, Austria e Italia con i porti marittimi localizzati in Scandinavia e nel bacino del Mar Mediterraneo.

Il Tunnel di Base, quindi la galleria di base del Brennero - Bristner Basistunnel (BBT), fa, infatti, parte di un insieme di interventi, funzionali alla razionalizzazione dell'intero corridoio ferroviario e delle piattaforme logistiche ad esso collegate, che renderanno possibile modificare gli attuali livelli di ripartizione modale gomma/ferro che caratterizzano il trasporto delle merci e dei passeggeri in corrispondenza del valico alpino del Brennero servito dall'A22 sul versante italiano e dalla A13 sul versante austriaco.

La realizzazione del Tunnel di Base è attualmente in corso di realizzazione.

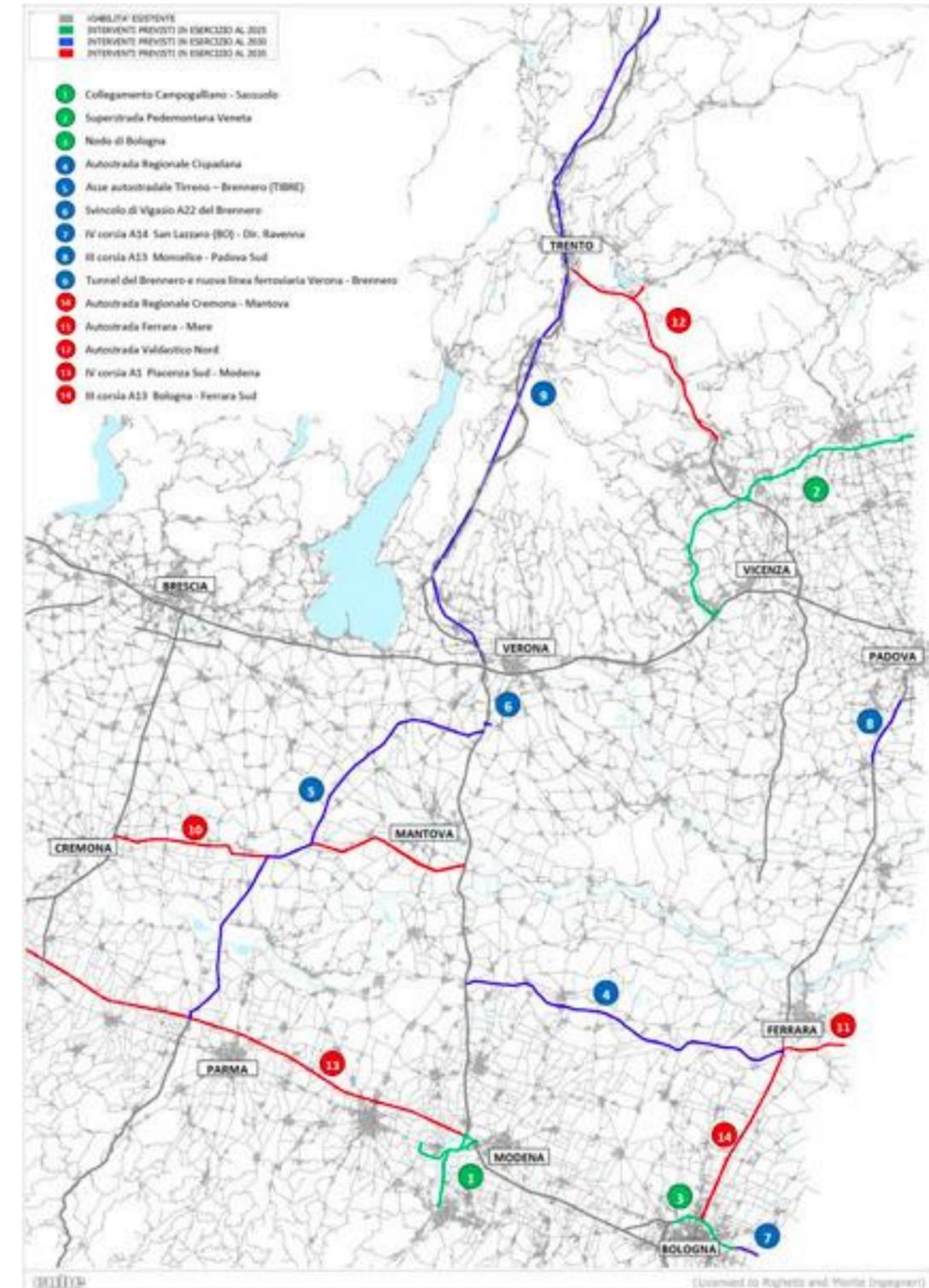


Figura 5-7 Quadro programmatico di riferimento

## 6. QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE DI SETTORE (RILEVANTE PER L'INTERVENTO)

Nei successivi paragrafi si restituisce l'analisi tra il progetto di ampliamento dell'infrastruttura esistente, nella tratta Modena-Verona, e il quadro della pianificazione di settore rilevante. Al fine di ricostruire il quadro della pianificazione di settore sono state esaminate le Leggi nazionali di tutela ambientale, gli strumenti di pianificazione territoriale regionale, provinciali e comunali, gli strumenti dell'Autorità di Bacino Distrettuale e quelli tuttora applicabili delle ex Autorità di bacino. Inoltre, sono stati analizzati gli strumenti di carattere settoriale relativi alla gestione e alla tutela delle risorse ambientali.

Nelle tabelle di seguito si riporta l'elenco e i riferimenti della documentazione della pianificazione di settore che è stata oggetto di riferimento:

Acque e difesa del Suolo		
Ente Responsabile	Documento	Riferimento
Nazionale	Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Norme in materia ambientale	
	Legge 28 dicembre 2015, n. 221 Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali.	
Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po	Piano Stralcio dell'Assetto Idrogeologico + varianti (F. Po)	Approvato DPCM 24/05/01 + Modifiche approv. dal Comitato istituzionale il 18/03/2008
Autorità di Bacino del fiume Fissero-Tartaro-Canalbianco	Progetto di Piano Stralcio dell'assetto Idrogeologico (Fissero-Tartaro-Canalbianco)	Adottato Del. Comitato Istituzionale 12/04/2002
Regione Emilia Romagna	Piano Regionale di Tutela delle Acque	Approvato Del. Assemblea Legislativa 21/12/2005 n.40
Regione Lombardia	Programma di Tutela e Uso delle Acque	PTUA Approvato con d.g.r. n. 6690 31/07/2017
Regione Veneto	Piano di Tutela delle Acque	Approvato il 05/11/2009 con provvedimento n.107 del Consiglio Regionale e ss.mm.ii
Inquinamento atmosferico		
Ente responsabile	Documento	Riferimento
Nazionale	Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 Norme in materia ambientale	
	Decreto Legislativo 155 del 13/08/2010 Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa	
Regione Emilia Romagna	Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa	Approvato dalla D.G.R 27/12/2011 n. 2001

	Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020)	Approvata dall'Assemblea Legislativa dell'Emilia Romagna l'11/04/2017 con delibera n.115
Regione Lombardia	Zonizzazione del territorio regionale in zone e agglomerati per la valutazione della qualità dell'aria ambiente ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 - Revoca della d.g.r. n. 5290/07	Approvata dalla D.G.R. 30/11/2011 n. 2605
	Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (P.R.I.A.),	Approvato con DGR del 02.08.2018 n. 449
Regione Veneto	Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera	Approvato dalla D.C.R. 19/04/2016 n. 90
	Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento della qualità dell'aria	Approvato dalla D.G.R. 30/12/2013 n. 2811
Inquinamento acustico		
Ente responsabile	Documento	Riferimento
Nazionale	Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 marzo 1991	
	Legge 26 ottobre 1995, n. 447	
	Decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 2004	
	Decreto Legislativo n. 194 del 19 agosto 2005	
	Decreto Legislativo n. 42 17 febbraio 2017	
Regione Emilia Romagna	Zonizzazioni acustiche dei singoli comuni interessati	
Regione Lombardia	Zonizzazioni acustiche dei singoli comuni interessati	
Regione Veneto	Zonizzazioni acustiche dei singoli comuni interessati	
Aree protette e Rete Natura 2000		
Ente responsabile	Documento	
Nazionale	Direttiva Habitat 92/43/CEE	
	Direttiva Uccelli 79/409/CEE	
	L. 157 del 11/02/1992 "Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio"	
	L. 394 del 6/12/1991 "legge quadro sulle aree protette"	
	D.lgs 42/2004 "Codice dell'ambiente" art.136, 142	
	D.M. del 2 aprile 2014	
Regione Emilia Romagna	Delibera del Consiglio Regionale n. 516 del 17/12/1996 "Istituzione della Riserva Naturale Orientata Casse di espansione del Fiume Secchia"	
	Deliberazione della Giunta n. 374 del 28 marzo 2011 e successivi aggiornamenti degli elenchi e delle perimetrazioni SIC/ZPS	
Regione Lombardia	Legge Regionale 28/2016 "Riorganizzazione del sistema lombardo di gestione e tutela delle aree regionali protette e delle altre forme di tutela presenti sul territorio"	
	Legge Regione 8 settembre 1984 n.47 "Istituzione del parco del Mincio"	
	Decreto della Giunta Regionale 18 aprile 2005, n. 21233 "Individuazione degli enti gestori di 40 Zone di Protezione Speciale (ZPS) e delle misure di conservazione transitorie per le ZPS e definizione delle procedure per l'adozione e l'approvazione dei piani di gestione dei siti"	
Regione Veneto	Delibera di Giunta Regionale n. 2371 del 26 luglio 2006	

## 6.1. ACQUE E DIFESA DEL SUOLO

### 6.1.1. Introduzione

Il decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 ha istituito 8 Distretti Idrografici (fig. 6.1 ) per i quali è prevista la redazione del piano di gestione. Nell'attesa della piena operatività delle Autorità di distretto, il decreto legge n. 208 del 30 dicembre 2008 convertito con modificazioni in Legge n.13 il 27 febbraio 2009, demanda l'adozione dei piani di gestione ai Comitati Istituzionali delle Autorità di bacino di rilievo nazionale, integrati dai componenti designati dalle regioni il cui territorio ricade nel distretto a cui si riferisce il piano.



Figura 6-1 Distretti idrografici ante Legge 221/2015 (Fonte: ISPRA)

Con la legge n. 221/2015, in vigore dal 2 febbraio 2016, sono stati riorganizzati e accorpati alcuni Distretti Idrografici.

In particolare sono state eseguite le seguenti modifiche ai Distretti Idrografici:

- Il Distretto Idrografico del Serchio è stato accorpato nel Distretto dell'Appennino Settentrionale;
- Il Bacino interregionale del Fissero Tartaro Canalbianco è passato sotto la competenza del Distretto Padano;
- I Bacini interregionali del Reno e del Marecchia-Conca sono passati sotto la competenza del Distretto Padano;
- I bacini regionali sono passati sotto la competenza del Distretto Padano.

In seguito a queste modifiche i Distretti Idrografici sono diventati 7 (fig. 6.2).



Figura 6-2 Distretti idrografici post Legge 221/2015 (Fonte: ISPRA)

Con il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 25/10/2016 "Disciplina dell'attribuzione e del trasferimento alle Autorità di Bacino Distrettuali del personale e delle risorse strumentali, ivi comprese le sedi, e finanziarie delle Autorità di Bacino, di cui alla legge 18 maggio 1989, n.183" pubblicato sulla GU n.27 del 02 febbraio 2017 i Distretti Idrografici hanno ottenuto la piena operatività.

I distretti idrografici sono a loro volta suddivisi in bacini idrografici.

L'opera ricade nel Distretto Padano nei bacini idrografici del Po e del Fissero-Tartaro-Canal Bianco.

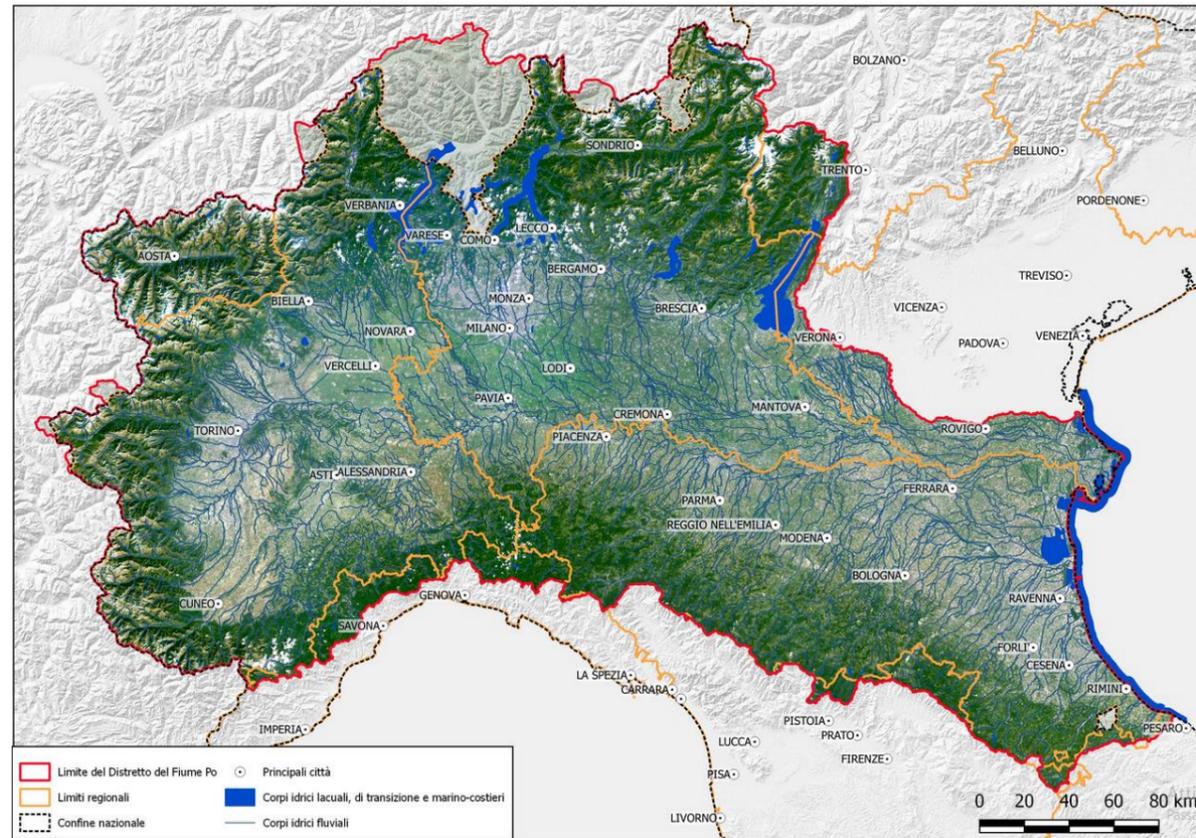


Figura 6-3 Mappa del Distretto del Fiume Po (Fonte: Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po)

Ad ogni Distretto corrisponde un'Autorità Distrettuale di Bacino, soggetto competente sul territorio del Distretto Idrografico, indipendentemente dalle suddivisioni amministrative, per le azioni di difesa del suolo e del sottosuolo, il risanamento delle acque, la fruizione e la gestione del patrimonio idrico e la tutela degli aspetti ambientali ad essi connessi.

Il principale strumento dell'azione di pianificazione e programmazione è costituito dal Piano di Bacino Distrettuale, mediante il quale sono "pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione e alla valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque, sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato".

Il processo di formazione del piano avviene ai sensi dell'art. 65 del d. lgs. 152/2006, per Piani Stralcio, in modo da consentire di affrontare prioritariamente i problemi più urgenti. I piani di bacino, sono adottati a maggioranza dalla Conferenza Istituzionale permanente.

In attesa dell'approvazione dei piani di bacino, le autorità distrettuali di bacino adottano misure di salvaguardia che sono immediatamente vincolante e restano in vigore fino all'approvazione dei piani e comunque per un periodo non superiore a tre anni.

Prima della loro approvazione, i piani di bacino sono sottoposti alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) in sede statale, conclusa la quale sono approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri e successivamente pubblicati nella Gazzetta Ufficiale e nei Bollettini Ufficiali delle regioni territorialmente competenti.

Riguardo al tema della tutela delle acque e della difesa del suolo sono stati considerati i Piani e i Programmi elencati nella tabella seguente. Per un ulteriore approfondimento della tematica acque e difesa del suolo si rimanda agli elaborati specialistici contenuti nel quadro di riferimento ambientale.

Pianificazione di settore: Acque e difesa del Suolo		
Ente Responsabile	Documento	Riferimento
Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po	Piano Stralcio dell'Assetto Idrogeologico + varianti (F. Po)	Approvato DPCM 24/05/01 + Modifiche approv. dal Comitato istituzionale il 18/03/2008
	Progetto di Piano di Stralcio dell'assetto Idrogeologico (Fissero-Tartaro-Canalbiano)	Adottato Del. Comitato Istituzionale 12/04/2002
Regione Emilia Romagna	Piano Regionale di Tutela delle Acque	Approvato Del. Assemblea Legislativa 21/12/2005 n.40
Regione Lombardia	Programma di Tutela e Uso delle Acque	PTUA Approvato con d.g.r. n. 6690 31/07/2017
Regione Veneto	Piano di Tutela delle Acque	Approvato il 05/11/2009 con provvedimento n.107 del Consiglio Regionale e ss.mm.ii

Tabella 6.1 Pianificazione di settore: Acque e difesa del suolo

### 6.1.2. Distretto idrografico Padano: Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (Bacino idrografico del Fiume Po)

#### 6.1.2.1. Contenuti generali

Il bacino Idrografico del Fiume Po è il bacino idrografico più ampio d'Italia (circa 74.000 Km.²) e interessa circa 3.200 comuni dislocati su sette regioni: Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Liguria, Emilia Romagna, Toscana e la Provincia Autonoma di Trento.

Il bacino idrografico del Fiume Po appartiene al Distretto Idrografico Padano.

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), relativo al Bacino del Po è stato adottato con delibera del Comitato Istituzionale n.18 del 26 aprile 2001 ed approvato con il DPCM il 24 maggio 2001.

Dal 2001 il PAI è andato incontro a processi di modifica e aggiornamento di natura conoscitiva e normativa, che sono state ufficializzate attraverso l'approvazione di varianti e deliberazioni da parte del Comitato Istituzionale.

Esso rappresenta l'atto di pianificazione per la difesa del suolo dal rischio idraulico e idrogeologico.

L'ambito territoriale di riferimento dei PAI è costituito dall'intero bacino idrografico del Fiume Po ad esclusione del Delta, per il quale è previsto un atto di pianificazione separata (PAI Delta).

Gli elaborati del piano sono:

- Relazione generale;
- Atlante dei rischi idraulici e idrogeologici;
- Linee generali di assetto idraulico e idrogeologico;
- Caratteri paesistici e beni naturalistici, storico culturali e ambientali;
- Quaderno delle opere tipo;
- Cartografia di piano;
- Norme di attuazione;
- Tavole di delimitazione delle fasce fluviali;
- Relazione generale al secondo Piano stralcio delle fasce fluviali.

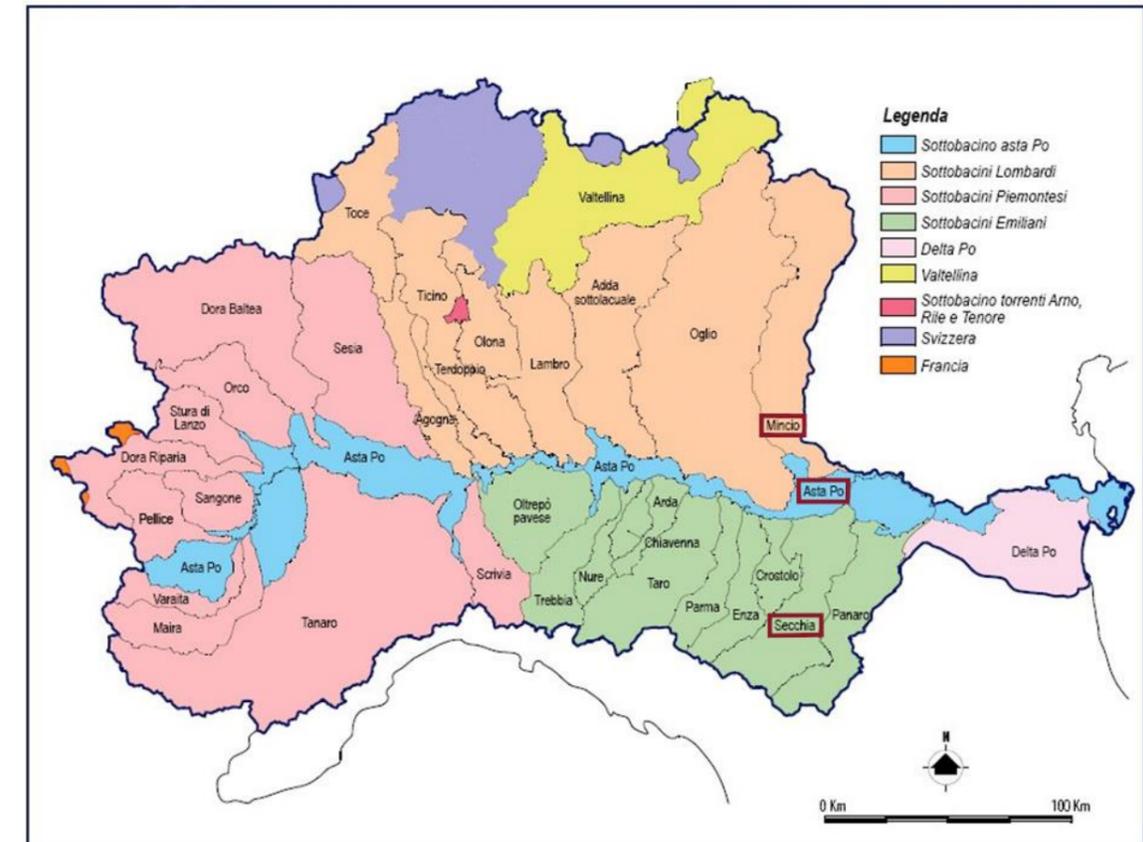
I contenuti del Piano si articolano in interventi strutturali (opere), relativi all'assetto di progetto delle aste fluviali, dei nodi idraulici critici e dei versanti e interventi e misure non strutturali (norme di uso del suolo e regole di comportamento).

L'apparato normativo del Piano è rappresentato dalle Norme di attuazione, che contengono indirizzi e prescrizioni, e dalle Direttive di piano. Esse regolamentano le condizioni di uso del suolo secondo criteri di compatibilità con le situazioni a rischio e dettano disposizioni per la programmazione dell'attuazione del Piano stesso.

L'insieme di interventi definiti riguardano:

- la messa in sicurezza dei centri abitati e delle infrastrutture;
- la salvaguardia delle aree naturali di esondazione dei corsi d'acqua;
- la limitazione degli interventi artificiali di contenimento delle piene;
- gli interventi di laminazione controllata;
- gli interventi diffusi di sistemazione dei versanti;
- la manutenzione delle opere di difesa, degli alvei e del territorio montano;
- la riduzione delle interferenze antropiche con la dinamica evolutiva degli alvei e dei sistemi fluviali.

Rispetto alla pianificazione urbanistica il PAI si configura come piano "cornice", che vede la sua attuazione nella dimensione dei Piani redatti dalle Amministrazioni locali (Piani territoriali, Strumenti urbanistici quali i PRG, Piani di settore) che, attraverso la verifica di compatibilità, ne realizzano un aggiornamento continuo.



**Figura 6-4 Ambito territoriale di riferimento del PAI e suddivisione in sottobacini. I sottobacini interessati dall'opera sono quello del Secchia, Asta Po, Mincio. (fonte PAI AdB Fiume Po)**

Successivamente, al fine di adottare le giuste strategie di gestione è stato approvato, con deliberazione n.1/2016 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino e con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016, il Piano di Gestione del Distretto Idrografico del Fiume Po (PdG Po) i cui contenuti derivano dalle azioni contenute nel Programma di misure, dalla Strategia CIS europea e in funzione delle azioni/raccomandazioni indicate dalla Commissione Europea. I principali obiettivi per i corpi idrici sono:

- proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico;
- agevolare un utilizzo idrico sostenibile fondato sulla protezione a lungo termine;
- mirare alla protezione rafforzata e al miglioramento dell'ambiente acquatico, anche attraverso misure specifiche per la graduale riduzione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite di sostanze prioritarie e l'arresto o la graduale eliminazione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite di sostanze pericolose prioritarie;
- assicurare la graduale riduzione dell'inquinamento delle acque sotterranee;
- contribuire a mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità.

La verifica dell'efficacia delle azioni intraprese avviene attraverso il vincolo di raggiungere al più tardi entro il 2027, l'obiettivo ambientale di buono per tutti i corpi idrici del distretto. Una delle misure più urgenti del precedente PdG Po è stata la redazione del Piano di Bilancio Idrico. Esso costituisce uno strumento conoscitivo il cui obiettivo è quello di regolare la gestione della risorsa idrica. Questo strumento, insieme al Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) approvato con deliberazione n. 2 del 3 marzo 2016 dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino e approvato definitivamente con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016 e al Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), consolida e unifica la pianificazione di bacino per l'assetto idrogeologico, auspicando la riduzione della pericolosità e del rischio idrogeologico.

I risultati delle analisi condotte dall'Autorità del Po a scala di bacino sono compresi, fra l'altro, nei seguenti documenti:

- Tavole di delimitazione delle fasce fluviali
- Atlante dei rischi idraulici ed idrogeologici

#### Tavole di delimitazione delle fasce fluviali

La cartografia si compone di tavole con tre livelli di dettaglio aggiornate al 2014 (scala 1:10.000, 1:25.000 e 1:50.000). Il piano individua tre fasce fluviali:

- **Fascia A**, o *Fascia di deflusso della piena*; è costituita dalla porzione di alveo che è sede prevalente, per la piena di riferimento, del deflusso della corrente, ovvero che è costituita dall'insieme delle forme fluviali riattivabili durante gli stati di piena;
- **Fascia B** o *Fascia di esondazione*; esterna alla precedente, è costituita dalla porzione di alveo interessata da inondazione al verificarsi dell'evento di piena di riferimento. Il limite della fascia si estende fino al punto in cui le quote naturali del terreno sono superiori ai livelli idrici corrispondenti alla piena di riferimento ovvero sino alle opere idrauliche di controllo delle inondazioni (argini o altre opere di contenimento), dimensionate per la stessa portata;
- **Fascia C** o *Area di inondazione per piena catastrofica*; è costituita dalla porzione di territorio esterna alla precedente, che può essere interessata da inondazione al verificarsi di eventi di piena più gravosi di quelli di riferimento.

L'analisi delle diverse situazioni, per singoli sottobacini, è riportata negli elaborati Interventi sulla rete idrografica e sui versanti - Linee generali di assetto idraulico e idrogeologico, relativi all'asta Po (3.1), al sistema fluviale lombardo (3.2), tra cui il Mincio, e al sistema fluviale Emiliano-Romagnolo (3.4), tra cui il Secchia.

Si riportano sinteticamente in tabella alcune indicazioni contenute negli elaborati citati relative ai tratti attraversati dall'A22: asta Po, tratto Oglio-Pontelagoscuro, Mincio, tratto Mantova-Immissione Po e Secchia tratto Modena- Immissione Po.

Fiume	Linee generali di assetto idraulico e idrogeologico
Fiume Po (tratto Oglio – Pontelagoscuro)	<p><u>Criticità:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• locali fenomeni erosivi a carico delle sponde in prossimità del Secchia, degli abitati di Libiola, Revere, Bonizzo, Bergantino, Sermide, Stellata e Occhiobello;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rilevati arginali con inadeguatezza diffusa in sagoma e quota; problemi di tenuta idraulica nei pressi degli abitati di Borgoforte, S. Nicolò a Po, Portiolo, Sustinente, Revere, Carbonara di Po e Occhiobello.</li> </ul> <p><u>Linee d'intervento strutturali:</u> Ripristino della tenuta idraulica dei rilevati arginali mediante interventi di diaframmatatura e rivestimento del petto arginale: in sinistra, località san Niccolò Po a monte del ponte autostradale dell'A22; in destra dal ponte autostradale dell'A22 alla località Fornace Boschetto di San Benedetto Po.</p> <p><u>Criticità:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sicurezza idraulica del nodo di Mantova insufficiente essenzialmente a causa del rigurgito dei livelli del Po e in misura minore ai deflussi del Garda-Mincio;</li> <li>• fenomeni di erosione spondale e di fondo alveo interessano le arginature in frodo nel tratto da Formigosa all'immissione in Po e le fondazioni dei ponti di Pozzolo e Governolo.</li> </ul> <p><u>Linee d'intervento strutturali:</u> Le principali linee di intervento riguardano il contenimento dei livelli di piena con tempo di ritorno di 200 anni tramite adeguamento della quota e sagoma delle arginature esistenti da Formigosa all'immissione nel Fiume Po e la realizzazione di opere di difesa spondale a carattere locale su entrambe le sponde con funzione di protezione del piede dei rilevati d'argine</p> <p><u>Criticità:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A valle dell'autostrada e fino alla confluenza in Po il corso d'acqua, in presenza di arginature continue, non manifesta condizioni di dissesto particolarmente critiche. Le difese spondali sono dissestate in alcuni punti maggiormente sollecitati dalla corrente; gli argini denotano localmente problemi strutturali e di adeguatezza di franco.</li> </ul>
Fiume Mincio (tratto Mantova- immissione Po)	
Fiume Secchia	<p><u>Linee d'intervento strutturali:</u> Adeguamento della cassa di espansione esistente alla laminazione della pian di protetto con tempo di ritorno 200 anni tramite ampliamento della capacità di deflusso delle luci dell'opera di regolazione e adeguamento delle opere strutturali della cassa alle prescrizioni di sicurezza richiesta. Adeguamento di alcuni tratti del sistema arginale</p>

**Tabella 6.2 Linee generali di assetto idraulico e idrogeologico per il Fiume Po, il Fiume Mincio e il Fiume Secchia (Fonte: PAI AdB PO)**

#### Atlante dei rischi idraulici ed idrogeologici

L'Atlante costituisce la sezione del PAI che ha affrontato la parte collinare e montana del bacino idrografico del Po, con l'obiettivo della riduzione del rischio. Ne è parte essenziale Cartografia, in scala 1:25.000 in cui sono delimitate e/o localizzate puntualmente le situazioni di pericolo. I principali elementi informativi sono:

- Frane:
  - Area di frana attiva;
  - Area di frana quiescente;
  - Area di frana stabilizzata;
- Esondazioni e dissesti morfologici di carattere torrentizio:
  - Aree con pericolosità molto elevata o elevata;
  - Area con pericolosità media o moderata;
- Trasporto di massa sui conoidi:
  - Area di conoide attivo non protetta;

- Area di conoide attivo parzialmente protetta;
- Area di conoide recentemente attivatosi o completamente protette;
- Valanghe:
  - Aree con pericolosità molto elevata o elevata;
  - Area con pericolosità media o moderata.

Il territorio interessato dal progetto non è oggetto di alcuna delimitazione di "aree in dissesto".

Costituisce allegato all' "Atlante dei rischi idraulici e idrogeologici" anche l' "Elenco dei comuni per classi di rischio" che classifica il territorio di ciascun comune, unitariamente inteso nei propri confini amministrativi, valutato sulla base della pericolosità connessa ai fenomeni di dissesto sia idraulici che idrogeologici, della vulnerabilità e dei danni attesi.

Il paragrafo seguente illustra in sintesi le indicazioni di tale documento nonché la posizione dell'autostrada esistente e degli interventi in Progetto in relazione alle fasce fluviali.

#### 6.1.2.2. Relazioni con il Progetto

L'autostrada A22, nella tratta Modena-Verona, si sviluppa nella Pianura Padana e percorre circa km. 51+300 all'interno del bacino del Fiume Po.

In particolare, il tratto dell'A22 compreso tra l'allacciamento A1/A22 e lo svincolo di Campogalliano, nel territorio della provincia di Modena, si sviluppa ad ovest del Fiume Secchia, ad una distanza minima di 230 m.

Inoltre, il tratto dell'A22 compreso nel territorio della provincia di Mantova attraversa sia il Fiume Po che il Fiume Mincio.

Secondo il Piano di Bacino, l'ambito è quello relativo alla rete idrografica principale e al fondovalle del bacino, in cui i fenomeni di dissesto che predominano e il relativo stato di rischio per la popolazione e i beni sono collegati alla dinamica fluviale.

Per questo ambito le Norme di Attuazione (NA) del Piano e le direttive successive delineano alcune linee guida da seguire:

- regolamentano gli usi del suolo nelle fasce fluviali dei corsi d'acqua oggetto di delimitazione nel presente Piano;
- definiscono valori limite di deflusso in punti singolari della rete idrografica, da rispettare per la progettazione degli interventi di difesa;
- definiscono indirizzi e prescrizioni tecniche per la progettazione delle infrastrutture interferenti;
- definiscono criteri e indirizzi per il recupero naturalistico e funzionale delle aree fluviali, golenali e inondabili in genere;
- individuano criteri e indirizzi per la programmazione e la realizzazione degli interventi di manutenzione da applicare alle opere, agli alvei e al territorio dell'ambito interessato;
- individuano le modalità di attuazione degli interventi strutturali di difesa.

Dall' "Elenco dei comuni per classi di rischio" ricompreso nell' "Atlante dei rischi idraulici ed idrogeologici" del PAI, si riporta, comune per comune la descrizione sintetica delle situazioni di rischio complessivo:

Comune	Rischio idraulico/idrogeologico	
	Tipologia di dissesto componente il rischio	Livello di rischio*
Campogalliano (MO)	esondazione	3
Carpi (MO)	esondazione	1
Fabbrico (RE)	esondazione	1
Rolo (RE)	esondazione	1
Reggiolo (RE)	esondazione	1
Gonzaga (MN)	esondazione	1
Pegognaga (MN)	esondazione	1
San Benedetto Po (MN)	esondazione	3
Bagnolo San Vito (MN)	esondazione	3
Borgo Virgilio (MN)	esondazione	1
Mantova (MN)	esondazione	4
San Giorgio Bigarello di Mantova (MN)	Non specificata	2 (Precedentemente classificato 3)

\*R1=moderato; R2=medio; R3 elevato; R4 molto elevato

Tabella 6.3 Rischio idraulico/idrogeologico dei comuni attraversati dall'A22 (fonte: PAI AdB Po)

La determinazione del rischio idraulico e idrogeologico, riferito ad unità elementari costituite dai confini amministrativi, deriva dalla valutazione, eseguita dall'Autorità di bacino, della pericolosità e della vulnerabilità propria del contesto socio-economico del Comune e dai potenziali danni, in dipendenza del manifestarsi dei fenomeni di dissesto (esondazione, nel caso dei Comuni qui considerati) su tutto il territorio comunale. Per questo motivo, a parità di pericolosità, il livello di rischio è maggiore per Comuni più densamente abitati e sede di attività economiche di maggior valore, come è il caso per Mantova.



Figura 6-5 Stralcio della tavola 6 “Il Rischio idraulico e Idrogeologico” del PAI- scala 1:250.000 (AdB PO), tratto A22 nel bacino del Po. Rielaborazione R&M

Fasce fluviali. Una classificazione del territorio più dettagliata di quella contenuta nell'elenco e nella carta del rischio per Comuni interi (sopra riportati), si ha con la carta del PAI che delimita le fasce fluviali. L'autostrada esistente, che attraversa in due punti diversi il reticolo idrografico del bacino, è interessata da tutte le tipologie (A, B, C) di fasce fluviali individuate dal Piano, per le quali le NA del PAI 2001 prevedono:

Nella **Fascia A** il Piano persegue l'obiettivo di garantire le condizioni di sicurezza assicurando il deflusso della piena di riferimento, il mantenimento e/o il recupero delle condizioni di equilibrio dinamico dell'alveo, e quindi favorire, ovunque possibile, l'evoluzione naturale del fiume in rapporto alle esigenze di stabilità delle difese e delle fondazioni delle opere d'arte, nonché a quelle di mantenimento in quota dei livelli idrici di magra. (comma 1 art. 29 NA).

Nella **Fascia B** il Piano persegue l'obiettivo di mantenere e migliorare le condizioni di funzionalità idraulica ai fini principali dell'invaso e della laminazione delle piene, unitamente alla conservazione e al miglioramento delle caratteristiche naturali e ambientali. (comma 1 art. 30 NA).

Nella **Fascia C** il Piano persegue l'obiettivo di integrare il livello di sicurezza alle popolazioni, mediante la predisposizione prioritaria da parte degli Enti competenti ai sensi della L. 24 febbraio 1992 n.225 e quindi da parte delle Regioni o delle Province, di Programmi di previsione e prevenzione, tenuto conto delle ipotesi di rischio derivanti dalle indicazioni del presente Piano. (comma 1 art. 31 NA).

In particolare l'infrastruttura esistente dell'A22 attraversa, all'interno del bacino del Fiume Po, la Fascia fluviale A per circa 1150 m (attraversamento del Fiume Po e del Fiume Mincio), lambisce la Fascia fluviale B (in corrispondenza dell'allacciamento A1/A22) e attraversa la Fascia fluviale C in più tratti complessivi per circa 34.170 m: il primo tratto è tra l'allacciamento A1/A22 e il casello di Campogalliano; il secondo tra il km 297,5 circa, poco a nord di Carpi, e l'argine destro del Po; il terzo tratto tra l'argine sinistro del Po e quello destro del Mincio; l'ultimo breve tratto è tra l'argine sinistro del Mincio e il perimetro del bacino idrografico (figure 6.6 e 6.7).

Il potenziamento dell'A22 in progetto prevede la riconfigurazione complessiva dello svincolo di interconnessione tra l'A1 e l'A22 che ricade nella Fascia fluviale C per la porzione sovrapponibile all'impronta dell'attuale svincolo e per la parte rimanente nella Fascia fluviale B.

Infine, all'interno della Fascia Fluviale C è prevista la realizzazione di venticinque bacini di laminazione (da BL32 a BL56) per una superficie complessiva di 116.076 m<sup>2</sup> e di quattro cantieri (3-B-5-a; 3-B-4-b, 3-B-3-a, 3-B-2-b) per una superficie complessiva di 138.187 m<sup>2</sup>.

Per quanto riguarda gli interventi per la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico l'art 38 delle NA dice che:

1. Fatto salvo quanto previsto all'art. 29 e 30 delle NA, all'interno delle Fasce A e B è consentita la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico riferite a servizi essenziali non altrimenti localizzabili, a condizione che non modifichino i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema

fluviale che possono aver luogo nelle fasce, che non costituiscano significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità di invaso, e che non concorrano ad incrementare il carico insediativo. A tal fine i progetti devono essere corredati da uno studio di compatibilità, che documenti l'assenza dei suddetti fenomeni e delle eventuali modifiche alle suddette caratteristiche, da sottoporre all'Autorità competente, così come individuata dalla direttiva di cui al comma successivo, per l'espressione di parere rispetto la pianificazione di bacino.

2. L'Autorità di bacino emana ed aggiorna direttive concernenti i criteri, gli indirizzi e le prescrizioni tecniche relative alla predisposizione degli studi di compatibilità e all'individuazione degli interventi a maggiore criticità in termini d'impatto sull'assetto della rete idrografica. Per questi ultimi il parere di cui al comma 1 sarà espresso dalla stessa Autorità di bacino.
3. Le nuove opere di attraversamento, stradale o ferroviario, e comunque delle infrastrutture a rete, devono essere progettate nel rispetto dei criteri e delle prescrizioni tecniche per la verifica idraulica di cui ad apposita direttiva emanata dall'Autorità di bacino.

Le nuove opere di attraversamento, stradale o ferroviario, e comunque delle infrastrutture a rete, devono essere progettate nel rispetto dei criteri e delle prescrizioni tecniche per la verifica idraulica di cui ad apposita direttiva emanata dall'Autorità di bacino.

A tal proposito si citano le seguenti Direttive Tecniche emesse dall'Autorità di Bacino del Fiume Po:

- Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico - approvata con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2 dell'11 maggio 1999 e aggiornata con deliberazione n. 10 del Comitato Istituzionale del 5 aprile 2006;
- Direttiva sulla piena di progetto da assumere per le progettazioni e le verifiche di compatibilità idraulica;
- Direttiva in materia di attività estrattive nelle aree fluviali del bacino del Po (approvato con D.P.C.M. 24 luglio 1998).

Per quanto riguarda la direttiva sulla piena di progetto si segnala che i valori delle portate di riferimento e dei profili di piena sono stati aggiornati nell'elaborato "*Profili di piena dei corsi d'acqua del reticolo principale*" del PGRA.

Si riporta di seguito la sovrapposizione dell'autostrada A22 con le Fasce Fluviali del PAI dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po, il dettaglio dell'attraversamento del Fiume Po, il dettaglio d'attraversamento del Fiume Mincio e il dettaglio del tratto dell'A22 prossimo al Fiume Secchia.

Inoltre, in Tabella 6.4 e in Tabella 6.5 si riporta rispettivamente l'elenco dei bacini di laminazione previsti e le aree di cantiere previste in Fascia fluviale C con relativa localizzazione. I bacini di laminazione e le aree di cantiere sono localizzati su aree che non sono già artificializzate dall'impronta dell'infrastruttura autostradale.

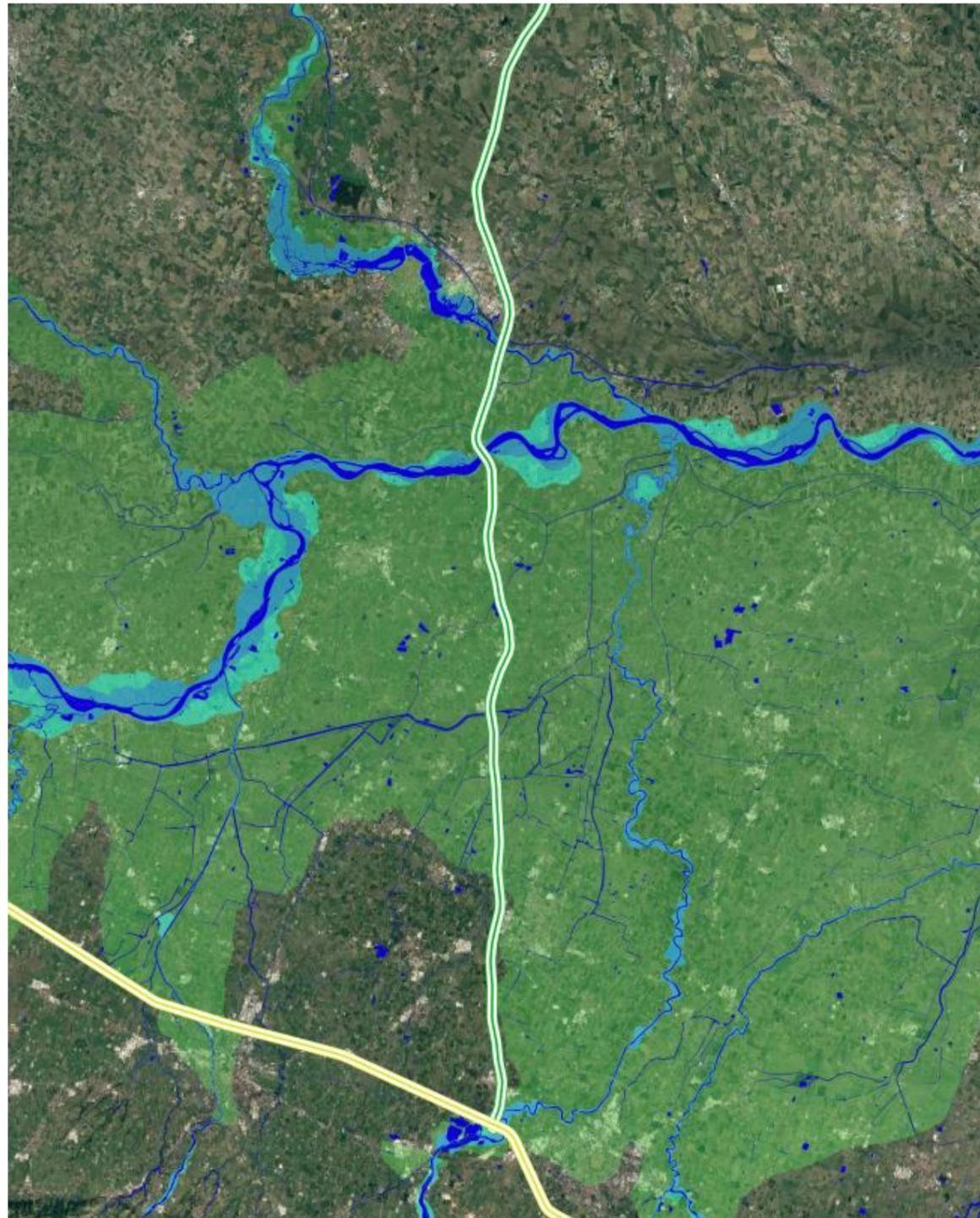


Figura 6-6 Interazione fra l'infrastruttura autostradale A22 e Fasce Fluviali definite dal PAI dell'AdB del Fiume PO, scala 1:360.000. Rielaborazione R&M, sfondo di Google Satellite.

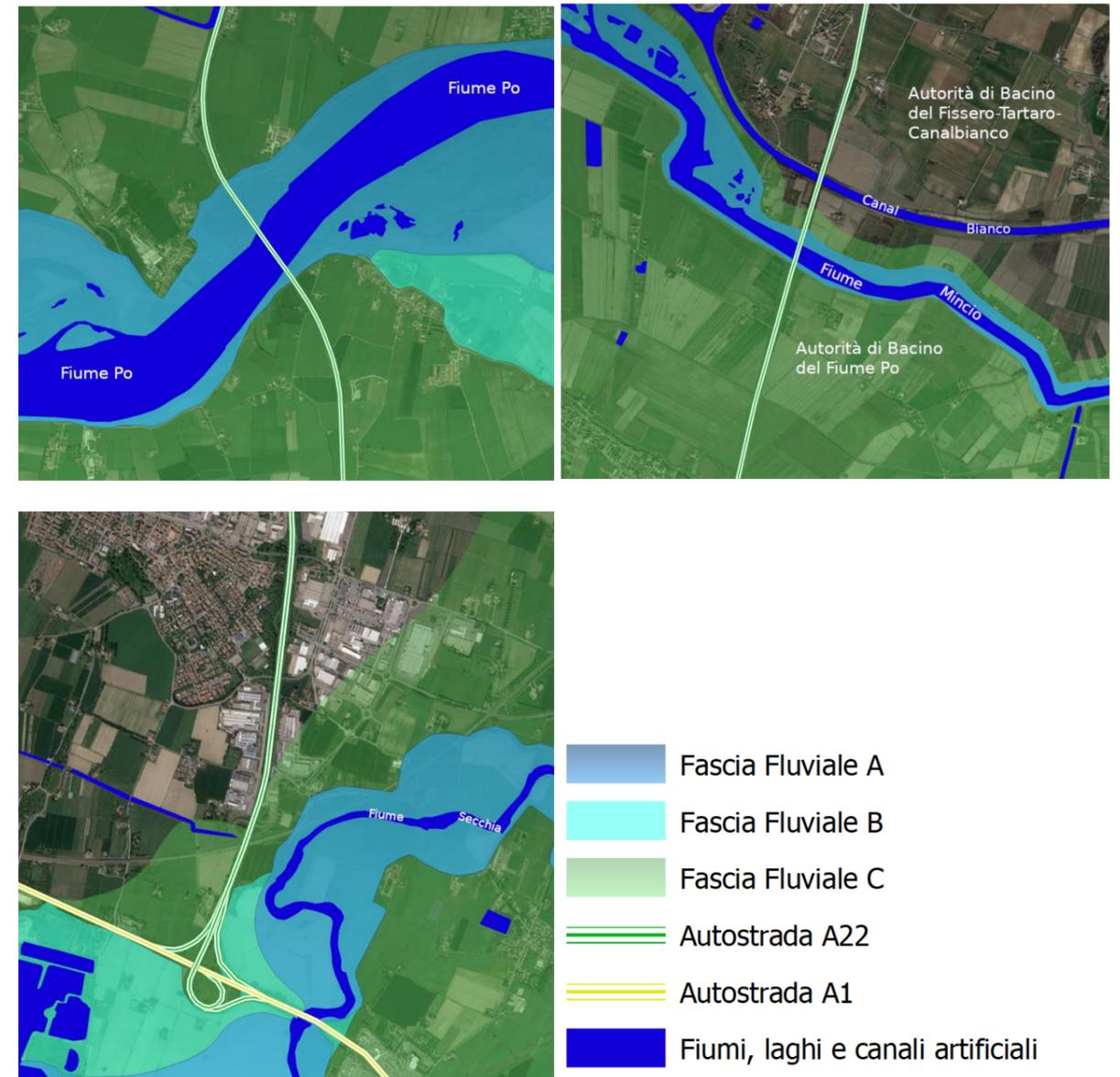


Figura 6-7 Interazione fra l'infrastruttura autostradale e le Fasce Fluviali definite dal PAI dell'AdB del Fiume PO, scala 1:15.000, attraversamento del Po (in alto a sinistra), del Mincio (a destra) e interazione A22-Secchia (sotto). Rielaborazione R&M, sfondo di Google Satellite

Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Ubicazione del Bacino		Comune interessato
	m <sup>2</sup>	Da Pk	A Pk	
BL56	4.929	297+570	297+500	Carpi (MO)
BL55	7.023	295+530	295+400	Carpi (MO)
BL54	4.160	294+150	294+075	Carpi (MO)
BL53	4.880	292+600	292+510	Carpi (MO)
BL52	5.205	291+680	291+570	Carpi (MO)
BL51	3.126	290+765	290+675	Rolo (RE)
BL50	4.075	289+300	289+200	Rolo (RE)
BL49	7.154	287+300	287+130	Rolo (RE)
BL48	2.980	286+630	286+550	Reggiolo (RE)
BL47	2.818	284+880	284+825	Reggiolo (RE)
BL46	4.390	284+500	284+400	Reggiolo (RE)
BL45	5.171	282+550	282+410	Gonzaga (MN)
BL44	4.687	281+340	281+210	Gonzaga (MN)
BL43	4.940	280+300	280+160	Gonzaga (MN)
BL42	1.825	279+140	279+100	Gonzaga (MN)
BL41	4.111	278+100	278+000	Pegognaga (MN)
BL40	18.207	276+900	276+725	Pegognaga (MN)
BL39	4.329	274+820	274+740	Pegognaga (MN)
BL38	2.052	272+870	272+810	Pegognaga (MN)
BL37	4.148	272+270	272+190	Pegognaga (MN)
BL36	3.413	270+820	270+720	San Benedetto Po (MN)

BL35	3.328	268+120	268+060	Bagnolo San Vito (MN)
BL34	2.499	267+260	267+200	Bagnolo San Vito (MN)
BL33	4.376	266+030	265+940	Bagnolo San Vito (MN)
BL32	2.250	265+060	265+010	Bagnolo San Vito (MN)

Tabella 6.4 Bacini di laminazione ricadente in Fascia fluviale C dell'AdB del Fiume Po

Codice cantiere*	Tipo**	Dimensione cantiere	Ubicazione aree di cantiere		Comune
		m <sup>2</sup>	da PK	a PK	
3-B-5-a	A	57.075	295+270	295+000	Carpi (MO)
3-B-4-b	B	5.000	294+550	294+280	Carpi (MO)
		13.400	294+150	294+080	
3-B-3-a	A	53.142	278+600	278+000	Gonzaga (MN) e Pegognaga (MN)
3-B-2-b	B	9.570	276+900	276+700	Pegognaga (MN)

Tabella 6.5 Cantieri ricadenti in Fascia fluviale C dell'AdB del Fiume Po

\* Codice bacino di laminazione /codice cantiere da classificazione di progetto

\*\* Tipo cantiere:

**A** -> aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo;

**B** -> aree di deposito temporaneo

### 6.1.3. Distretto Idrografico Padano: Progetto di Piano Stralcio dell'Assetto Idrogeologico (Bacino idrografico del Fiume Fissero-Tartaro-Canal Bianco)

#### 6.1.3.1. Contenuti generali

Il Bacino interregionale Fissero – Tartaro – Canal Bianco comprende circa 2.885 km.<sup>2</sup> interessando le Regioni Lombardia e Veneto. Il territorio, facente parte del distretto idrografico Padano, è circoscritto dal corso del Fiume Adige a nord e dal Fiume Po a sud e ricomprende tra l'area di Mantova a ovest, e il Mare Adriatico a est. Il territorio veneto è suddiviso in due sottobacini:

- sottobacino del Canalbianco-Po di Levante, con estensione pari a 1.979 km.<sup>2</sup>;
- sottobacino Tartaro-Tione, con una superficie di 612 km.<sup>2</sup>.

Il Bacino del Fissero – Tartaro - Canal Bianco è stato inserito nel Distretto Padano con la Legge n. 221/2015, in vigore dal 2 febbraio 2016 nella quale sono stati riorganizzati i Distretti Idraulici nazionali.



Figura 6-8 bacino del Fissero-Tartaro- Canal Bianco (Fonte: Piano di Gestione dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali)

In precedenza il Bacino descritto faceva parte del Bacino Idrografico delle Alpi Orientali e pertanto il Piano di gestione vigente è quello dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali - Bacino del Fissero Tartaro Canal Bianco, adottato con delibera dei comitati Istituzionali dell'Autorità di Bacino di competenza il 24 febbraio 2010. Tale piano permette una valutazione della vulnerabilità dello stato dei corpi idrici utile a prevedere l'effettiva possibilità che questi hanno di raggiungere o meno gli obiettivi specifici e di qualità previsti dalle normative vigenti nei tempi previsti dalla direttiva.

Nel Bacino del Fissero-Tartaro-Canalbianco, oltre al Piano di Gestione del Bacino Idrografico delle Alpi Orientali, è vigente il PAI del Fissero-Tartaro-Canalbianco (FTC) che è stato adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del FTC con Delibera 1 del 12 aprile 2002.

Gli elaborati del PAI sono:

- Relazione generale;
- Carte delle pericolosità idrauliche e idrogeologiche scala 1:25000 e 1:400000;
- Carta dei rischi idraulici e idrogeologici scala 1:25000 e 1:400000.

Il bacino è attraversato da ovest ad est dal corso d'acqua denominato Tartaro Canal Bianco Po di Levante è stato interessato dalla realizzazione di numerose opere di canalizzazione.

Le fondamentali caratteristiche fisiche del bacino possono essere sintetizzate come di seguito:

- territorio pressoché pianeggiante, con ampie zone poste a quota inferiore ai livelli di piena dei fiumi Adige e Po;
- presenza di una fitta rete di canali di irrigazione alimentati in prevalenza dalle acque del Lago di Garda e del Fiume Adige. Parte della rete irrigua ha anche funzione di bonifica, allontanando in Canal Bianco le acque di piena.

Dal punto di vista idraulico la funzione del Canal Bianco è legata all'allontanamento delle acque di piena dei laghi di Mantova e allo scolo e al recapito al mare delle acque del vasto comprensorio in sinistra Po. Tale comprensorio soggiace alle piene del Po che è completamente arginato a valle della confluenza col Fiume Mincio.

Il sistema realizzato, per l'importanza delle opere e la complessità delle problematiche affrontate, rappresenta a livello nazionale uno dei nodi idraulici di maggiore impegno.

Il territorio del bacino è, da un punto di vista socioeconomico, di tipo rurale in quanto tradizionalmente a vocazione agricola, con relativamente bassa densità di popolazione insediata.

Le condizioni dell'assetto idrogeologico del bacino del fiume Fissero Tartaro Canal Bianco sono grandemente influenzate dai grandi fiumi, Adige e Po, che per lungo tratto ne costituiscono i confini settentrionali e meridionali.

Le portate di piena del Fissero Tartaro Canalbianco non sono certamente tali da creare situazioni solo paragonabili a quelle che si hanno in occasione di eventi eccezionali conseguenti alle piene di questi grandi fiumi.

Appare quindi necessario che siano analizzati, in via prioritaria, questi fattori esogeni al bacino e consideri le conseguenze che possono procurare, andando a verificare gli studi e le valutazioni effettuate al riguardo dalle competenti Autorità di bacino dell'Adige e del Po.

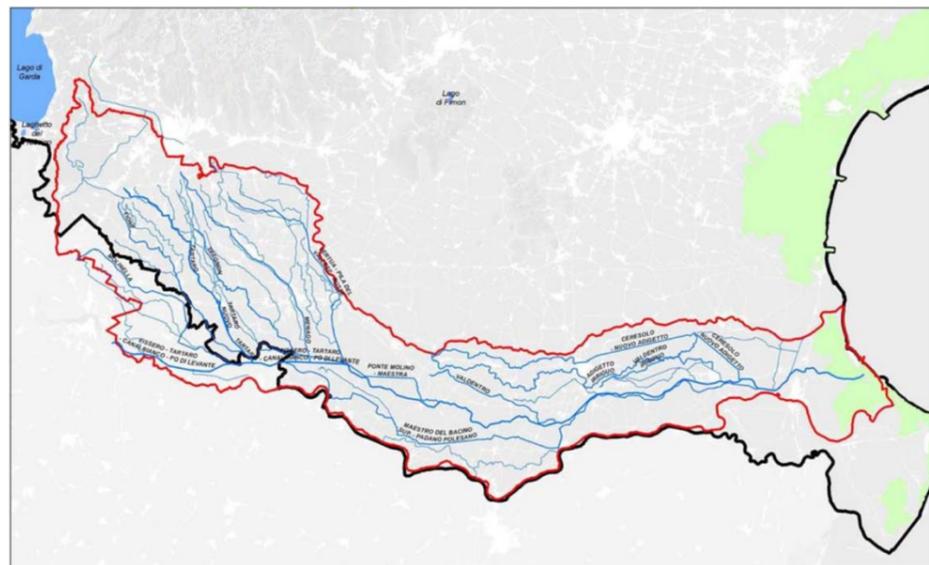


Figura 6-9 Reticolo idrografico del bacino del Fissero-Tartaro-Canal Bianco modificata da Righetti&Monte (Fonte: Piano di Gestione dei bacini idrografici delle Alpi Orientali)

Per quanto attiene l'Adige, il 18 dicembre 2001 il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino ha adottato il Progetto di Piano stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico.

Tale Progetto di piano ha effettuato la modellazione delle piene per tempi di ritorno di 30, 100 e 200 anni. Per quanto attiene il tratto del fiume compreso tra Verona e la foce, il progetto di Piano evidenzia come le strutture arginali siano in grado di contenere la piena bicentenaria.

Le tre varianti al Piano predisposte e approvate dall'Autorità di Bacino dell'Adige non portano modifiche al Piano per l'area confinante col bacino del Fissero – Tartaro - Canal Bianco.

Anche per il fiume Po il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico, approvato con D.P.C.M. 24/05/2001, fornisce risultati confortanti per il bacino del Fissero Tartaro Canalbianco. In esso lo scenario idrologico di verifica assunto è stato costruito sulla base dell'osservazione del comportamento del bacino idrografico nel corso delle due piene più gravose degli ultimi 50 anni. Tala piena teorica presenta un colmo confrontabile con il valore di portata al colmo definito per tempo di ritorno di 200 anni. L'asta del Po è suddivisa nel Po piemontese (dalle sorgenti alla confluenza del Tanaro) e nel medio-basso Po di pianura (dalla confluenza del Tanaro all'incile del Po di Goro). Per quanto riguarda il tratto medio-basso, il rischio è esclusivamente legato ai fenomeni di cedimento per rottura dei rilevati arginali.

Conseguentemente, nell'analisi e individuazione delle condizioni di pericolosità connesse con il dissesto idrogeologico è corretto non considerare situazioni derivanti da allagamenti causati dall'Adige o dal Po, anche se devono comunque essere prese in considerazione le situazioni conseguenti a fenomeni di rotta per cedimento dei rilevati arginali.

Per quanto riguarda l'analisi delle aree a pericolosità e rischio idraulico si è proceduto ad analizzare l'apposita cartografia prodotta dal PAI del Fissero – Tartaro – Canal Bianco.

A questo proposito, il D.P.C.M. 29 settembre 1998 individua tre classi di pericolosità:

- aree ad alta probabilità di inondazione – tempo di ritorno (TR) pari a 30 – 50 anni;
- aree a moderata probabilità di inondazione – tempo di ritorno (TR) pari a 100 – 200 anni;

- aree a bassa probabilità di inondazione – tempo di ritorno (TR) pari a 200 – 500 anni.

Inoltre, il PAI del Fissero – Tartaro – Canal Bianco individua tre classi di pericolosità:

P3 (Elevata)	P2 (Media)	P1 (Bassa)
TR = 50 anni H > 1m	TR = 50 anni 1m > H > 0	TR=100 anni H>0

Tabella 6.6 Classi di Pericolosità del PAI del FTC

Il D.P.C.M. 29 settembre 1998 aggrega le diverse situazioni derivanti dal prodotto dei fattori pericolosità, valore e vulnerabilità, in quattro classi di rischio idraulico e geologico così di seguito definite:

- moderato R1: per il quale i possibili danni sociali, economici ed al patrimonio ambientale sono marginali;
- medio R2: per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici ed il regolare andamento delle attività socioeconomiche;
- elevato R3: per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione delle attività socio - economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale e culturale;
- molto elevato R4: per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici e alle infrastrutture, danni rilevanti al patrimonio ambientale e culturale, la distruzione di attività socio - economiche.

#### 6.1.3.2. Relazioni con il Progetto

Dall'analisi della Cartografia di piano non sono emerse interferenze fra aree soggette a pericolosità/rischio e l'A22 (figura 6.10 e 6.11).

Le tavole territorialmente corrispondenti all'infrastruttura, nella *Carta della pericolosità idraulica* e nella *Carta del rischio idraulico* sono le numero 5, relative al corso del fiume Tione. Dall'analisi di tali carte non si riscontra sovrapposizioni tra l'autostrada in oggetto ed i perimetri individuati come aree di soggette a rischio o pericolosità.

Le Norme di Attuazione facenti parte del Progetto di PAI "Fissero - Tartaro – Canal Bianco", istituiscono però delle fasce di tutela idraulica larghe 10 m. ciascuna dalle sponde di fiumi, laghi, stagni e lagune (per i corpi idrici arginati la fascia è applicata a partire dall'unghia arginale), finalizzate a:

- conservare l'ambiente;
- mantenere per quanto possibile la vegetazione spontanea con particolare riguardo a quella che svolge un ruolo di consolidamento dei terreni;
- migliorare la sicurezza idraulica;
- costituire aree di libero accesso per il migliore svolgimento delle funzioni di manutenzione idraulica, di polizia idraulica e di protezione civile.

Nelle fasce di tutela idraulica dei corsi d'acqua non arginati i tagli di vegetazione riparia naturale e tutti i nuovi interventi capaci di modificare lo stato dei luoghi sono finalizzati:

- alla manutenzione idraulica compatibile con le esigenze di funzionalità del corso d'acqua;
- all'eliminazione o la riduzione dei rischi idraulici;
- alla tutela urgente della pubblica incolumità;
- alla tutela dei caratteri naturali ed ambientali del corso d'acqua.

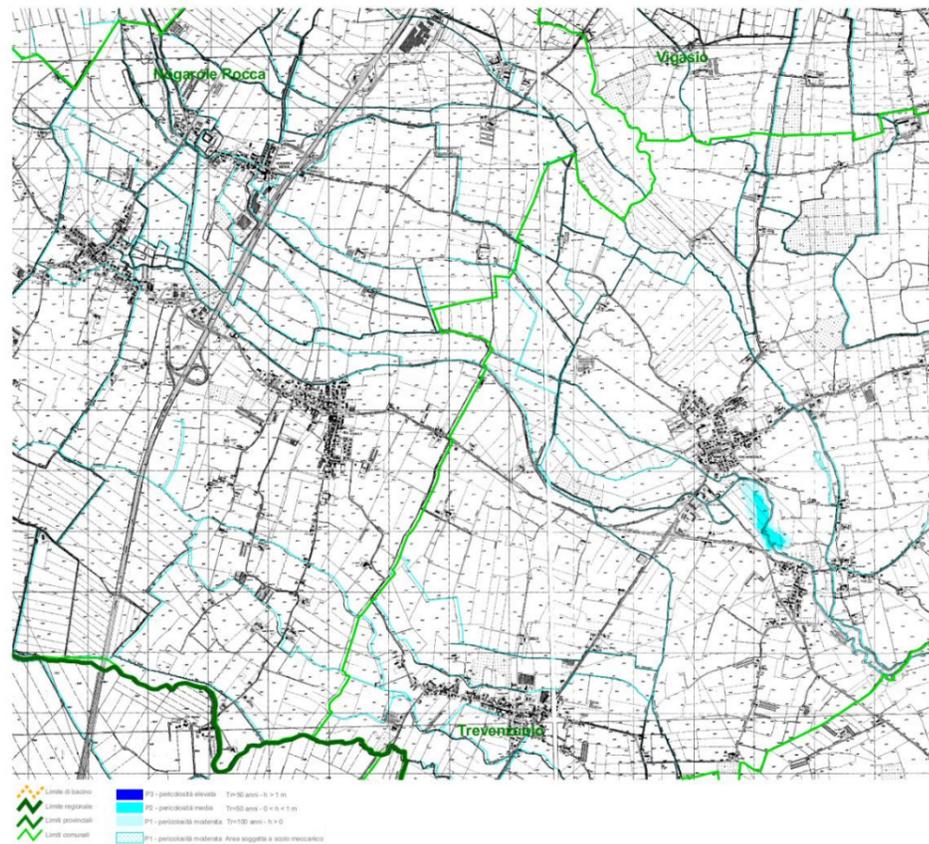


Figura 6-10 Carta della pericolosità idraulica relativo al fiume Tione (Per-5-CTR agg. 2002 scala 1:25.000), in azzurro le aree soggette a pericolosità (Fonte PAI Fissero-Tartaro-Canalbianco)

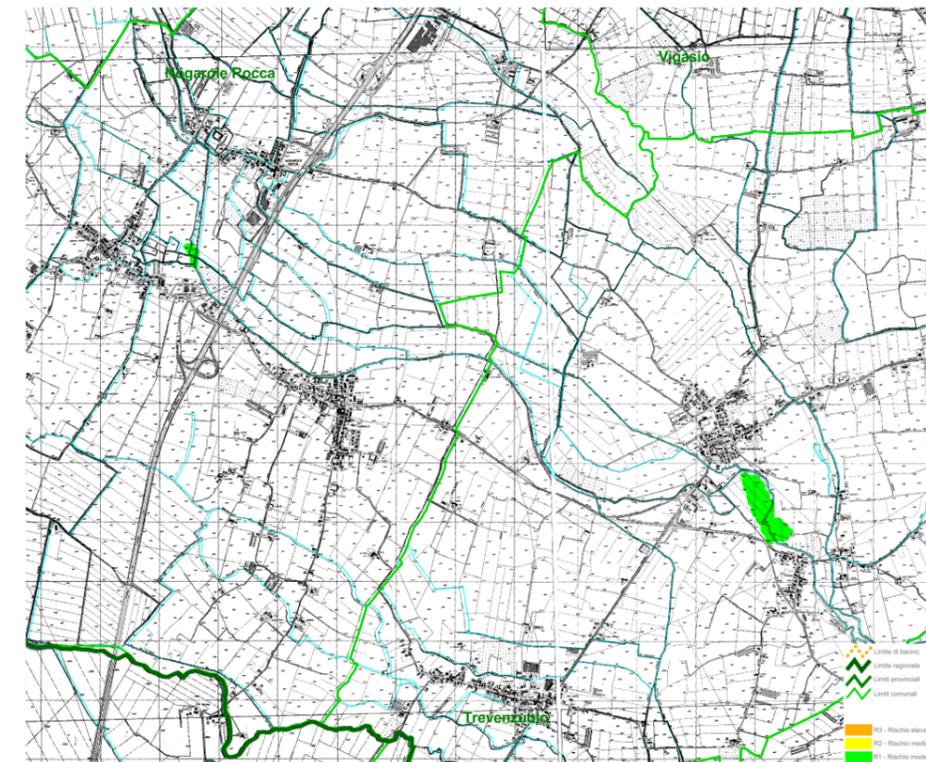


Figura 6-11 Carta del rischio idraulico relativo al fiume Tione (Ris-5-CTR agg. 2002 scala 1:25.000), in verde le aree soggette a rischio moderato (Fonte PAI Fissero-Tartaro-Canalbianco)

**6.1.4. Regione Emilia Romagna: Piano Regionale di Tutela ed Uso delle Acque****6.1.4.1. Contenuti generali**

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA), conformemente a quanto previsto dal D. Lgs. 152/99 e dalla Direttiva europea 2000/60 (Direttiva Quadro sulle Acque), si definisce lo strumento di pianificazione regionale volto a raggiungere gli obiettivi di qualità ambientale nelle acque interne e costiere della Regione, a garantire un approvvigionamento idrico sostenibile nel lungo periodo. Il PTA dell'Emilia Romagna è stato approvato dalla Delibera dell'Assemblea Legislativa n.40 del 21 dicembre 2005.

Il Piano è costituito da:

- della Relazione generale;
- della Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT);
- delle Norme;
- della Cartografia "Zone di protezione delle acque sotterranee: aree di ricarica" (TAV.1).

La Relazione Generale è così composta:

- Il quadro conoscitivo;
- Gli obiettivi;
- La sintesi dei programmi adottati;
- L'analisi economica a supporto della pianificazione delle risorse idriche;
- La modellistica a supporto della ricostruzione di situazioni in atto e della situazione di scenari di intervento;
- Il programma di verifica dell'efficacia delle misure previste.

Il PTA, per l'art. 44, comma 1 del D.lgs 152/99, costituisce piano stralcio di settore dei Piani di Bacino del Po, del Reno, del Marecchia-Conca e dei Bacini Regionali Romagnoli, ai sensi dell'art. 17, comma 6 ter, della L.183/89.

I Piani generali e settoriali previsti dalla legislazione regionale sono tenuti ad adeguarsi al PTA. In particolare il PTA definisce, ai sensi della Legge Regionale n.3 del 21 aprile 1999, art 144, comma 3 "obiettivi e livelli di prestazione richiesti alla pianificazione intraregionale delle Province", in coerenza con i quali, nell'ambito delle proprie competenze, le Province, attraverso i PTCP perfezionano il dispositivo del PTA.

Il Piano utilizza un approccio integrato, pertanto analizza e considera sia gli aspetti quantitativi legati alla risorsa acqua (risparmio e riuso, perdite di rete, minimo deflusso vitale, verifica delle concessioni, ecc...), sia quelli più tipicamente di carattere qualitativo (balneazione, depuratore e acque reflue, inquinamento, aspetti ecologici, biodiversità, ecc...). Il Piano aggiorna il quadro conoscitivo sulla risorsa idrica nel territorio regionale relativo:

- alla delimitazione dei bacini idrografici;
- all'identificazione dei corpi idrici definiti "significativi";
- alla classificazione qualitativa dei corpi idrici;
- alla valutazione delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dall'attività antropica;
- al bilancio idrico.

Il Piano definisce gli obiettivi di quantità e qualità delle risorse idriche, sulla base di modelli integrati, elabora i programmi di misura e contiene la verifica dell'efficacia e del raggiungimento degli obiettivi. Per quanto riguarda in specifico la tutela delle acque marino-costiere e della costa, il Piano sviluppa l'elaborazione delle linee guida per la gestione integrata delle zone costiere.

**6.1.4.2. Relazioni con il Progetto**

Le Norme di Attuazione (NTA) del PTA dell'Emilia Romagna traducono in disposizioni prescrittive o d'indirizzo le misure di tutela del Piano stesso. Esse sono articolate in settori riferiti ad aspetti specifici o ad ambiti territoriali con specifiche esigenze di tutela ambientale.

I distinti settori nei quali sono articolate le NTA riguardano i sottoelencati argomenti:

- misure per il raggiungimento degli obiettivi di qualità, con riferimento a:
  - raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici;
  - raggiungimento degli obiettivi di qualità per specifica destinazione d'uso.
- misure per la tutela qualitativa della risorsa idrica, con riferimento a:
  - disciplina degli scarichi;
  - misure di tutela per le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola;
  - disciplina delle attività d'utilizzazione agronomica;
  - misure di tutela delle aree di pertinenza dei corpi idrici
  - misure di tutela per le zone vulnerabili da prodotti fitosanitari;
  - misure di tutela per le zone soggette a fenomeni di siccità;
  - disciplina per la salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano;
- misure per la tutela quantitativa della risorsa idrica, con riferimento a:
  - misure per la regolazione dei rilasci rapportati al Deflusso Minimo Vitale;
  - misure per il risparmio idrico;
  - misure per il riutilizzo delle acque reflue.

Il PTA ricomprende specifiche disposizioni in materia di acque di prima pioggia e scarichi. Con riferimento, in particolare, alle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne (art. 28 delle NTA), le Norme del PTA stabiliscono che:

- Le acque meteoriche di dilavamento delle superfici impermeabili (strade, piazzali, aree esterne di pertinenza di *insediamenti industriali e commerciali*, coperture piane utilizzate) trasportano carichi inquinanti che possono comportare rischi idraulici e ambientali rilevanti, in particolare per i corpi idrici superficiali nei quali hanno recapito. Si definiscono acque di prima pioggia le acque meteoriche di dilavamento corrispondenti ai primi 2,5 - 5 mm d'acqua uniformemente distribuita su tutta la superficie scolante, corrispondente a 25-50 m<sup>3</sup> per ettaro di superficie contribuyente.
- Per gli *agglomerati* con oltre 20.000 Abitanti Equivalenti (AE – come definiti dall'art. 2 del d.lgs 152/99) che scaricano direttamente o in prossimità dei corpi idrici superficiali

significativi (definiti nella Relazione Generale del PTA al paragrafo 1.1) vanno predisposti sistemi di gestione delle acque di prima pioggia che, dal 2008, consentano una riduzione del carico inquinante ad esso connesso non inferiore al 25% di quello derivante dalla superficie servita dal reticolo scolante; al 2016 tale riduzione di carico deve essere non inferiore al 50%;

Per gli agglomerati con popolazione tra 10.000 e 20.000 Abitanti Equivalenti (AE – come definiti dall'art. 2 del d.lgs 152/99), che scaricano direttamente o in prossimità dei corpi idrici superficiali significativi, i sistemi di gestione delle acque di prima pioggia devono consentire, al 2016, una riduzione del carico inquinante ad esso connesso non inferiore al 25% di quello derivante dalla superficie servita dal reticolo scolante.

Per gli agglomerati con le soglie di popolazione sopra indicate, ricadenti nella fascia compresa nei 10 km. dalla costa, le percentuali precedenti vanno aumentate del 20%, ai fini della salvaguardia della quantità delle acque marine costiere per la balneazione.

Per l'attuazione delle misure sopraindicate (comma 2) le Province provvedono alla definizione della superficie del bacino scolante afferente alla rete fognaria sottesa dagli scaricatori, alla valutazione delle caratteristiche proprie del bacino che possono influenzare i fattori di carico inquinante delle acque meteoriche di dilavamento, all'individuazione degli scaricatori di piena a più forte significativo impatto rispetto alle esigenze di protezione del corpo ricettore, e alla definizione di dispositivi efficaci idonei, in concreto, a garantire la funzionalità degli scaricatori in coerenza con le esigenze di tutela dei corpi idrici ricettori.

In definitiva il PTA detta disposizioni cogenti che riguardano le acque meteoriche di dilavamento che costituiscono un obiettivo rischio per la tutela della risorsa idrica:

- scarichi delle acque meteoriche di dilavamento da reti bianche, derivanti da *insediamenti* dotati di reti fognarie separate (art. 39, comma 1, lettera a del D.Lgs. 152/1999, come modificato dal D.Lgs. 258/2000) (punto 4 della DGR 286/2005);
- scarichi delle acque meteoriche di dilavamento derivanti dai *centri/nuclei isolati a prevalente destinazione produttiva/commerciale* (punto 5 della DGR 286/2005);
- scarichi degli *scolmatori di piena delle reti fognarie unitarie* (punto 6 della DGR 286/2005);
- scarichi delle acque di prima pioggia e di lavaggio da aree esterne di *stabilimenti o insediamenti con destinazione commerciale o di produzione* di beni le cui aree esterne siano adibite all'accumulo/deposito/stoccaggio di materie prime, di prodotti o scarti/rifiuti (art. 39, comma 3) (punto 8 della DGR 286/2005).

Per le acque meteoriche di dilavamento derivanti dalle "altre condotte separate" e in particolare per quelle derivanti dalla rete viaria valgono le disposizioni di cui al punto 7 della Del.GR 286/2005. In base al tale provvedimento è previsto che per le nuove opere ed i nuovi progetti di intervento soggetti a valutazione di impatto ambientale (VIA), vi sia una specifica valutazione e che possano essere emesse prescrizioni specifiche per l'immissione delle acque meteoriche di dilavamento derivanti dalle altre condotte separate.

E' previsto che le eventuali prescrizioni siano graduate sulla base delle caratteristiche della zona, con la prescrizione di misure maggiormente cautelative nei casi in cui le acque dalle condotte stradali siano immesse direttamente o in prossimità di corpi idrici superficiali "significativi" e di "interesse" inseriti nel PTA.

La DGR inoltre, riguardo al diffuso sistema di raccolta allontanamento delle acque meteoriche di dilavamento dalle reti stradali ed autostradali e delle relative opere connesse, precisa che l'eventuale applicazione delle prescrizioni per la gestione delle acque di prima pioggia, s'intende riferita esclusivamente alle canalizzazioni/condotte a tenuta responsabili delle immissioni dirette nei corpi recettori, con esclusione delle "cunette bordo strada" in terra adibite all'allontanamento delle acque meteoriche dalla sede stradale.

Un ulteriore provvedimento della Regione (la Del.G.R. 1860/2006) contiene "linee-guida di indirizzo per gestione acque meteoriche di dilavamento e acque di prima pioggia", ivi incluse alcune linee-guida relative alla progettazione e gestione dei sistemi tampone per mitigare l'inquinamento delle acque di prima pioggia dalle reti viarie che raccomandano l'uso di misure quali i canali/fossi inerbiti e le fasce arboreo-arbustive.

Pur non essendovi disposizioni cogenti generalizzate sul trattamento delle acque meteoriche che precipitano sulle superfici stradali, nel il tratto emiliano dell'A22, compreso fra la Pk 284 e la Pk 313, a titolo cautelativo nel progetto è prevista la realizzazione di 21 impianti di trattamento delle acque di prima pioggia, che prevedono la sedimentazione dei solidi sospesi e la disoleazione, non solo per le superfici stradali di nuova realizzazione ma anche per le superfici già attualmente impermeabilizzate. Le acque meteoriche di prima pioggia, dopo il trattamento, per finalità di contenimento del rischio idraulico verranno invase in appositi bacini di laminazione (in regione Emilia-Romagna quelli da BL46 a BL66) di dimensioni variabili da 2.500 m<sup>2</sup> a 8.000 m<sup>2</sup>. Questi sono previsti, nella maggior parte dei casi, su aree che non sono già artificializzate dall'impronta dell'infrastruttura autostradale, ed avranno una superficie complessiva di 104.771 m<sup>2</sup>.

La tabella seguente riporta l'ubicazione e le dimensioni dei bacini di laminazione e il relativo comune interessato.

Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Ubicazione del Bacino		Comune interessato
	m <sup>2</sup>	Da Pk	A Pk	
BL66	5.958	311+010	310+880	Campogalliano (MO)
BL65	5.122	309+440	309+325	Campogalliano (MO)
BL64	5.083	308+010	307+875	Campogalliano (MO)
BL63	5.674	306+660	306+500	Campogalliano (MO)
BL62	6.255	305+220	305+030	Carpi (MO)
BL61	5.622	304+570	304+460	Carpi (MO)
BL60	2.550	303+125	303+000	Carpi (MO)
BL59	2.665	302+125	302+050	Carpi (MO)

BL58	7.111	301+070	300+920	Carpi (MO)
BL57	7.991	298+410	298+300	Carpi (MO)
BL56	4.929	297+570	297+500	Carpi (MO)
BL55	7.023	295+530	295+400	Carpi (MO)
BL54	4.160	294+150	294+075	Carpi (MO)
BL53	4.880	292+600	292+510	Carpi (MO)
BL52	5.205	291+680	291+570	Carpi (MO)
BL51	3.126	290+765	290+675	Rolo (RE)
BL50	4.075	289+300	289+200	Rolo (RE)
BL49	7.154	287+300	287+130	Rolo (RE)
BL48	2.980	286+630	286+550	Reggiolo (RE)
BL47	2.818	284+880	284+825	Reggiolo (RE)
BL46	4.390	284+500	284+400	Reggiolo (RE)

Tabella 6.7 Bacini di laminazione ricadenti in Emilia-Romagna

\* Codice bacino di laminazione da classificazione di progetto

### 6.1.5. Regione Lombardia: Programma di Tutela ed Uso delle Acque

#### 6.1.5.1. Contenuti generali

La Regione Lombardia, con l'approvazione della Legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26, ha individuato il Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) come lo strumento per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici, attraverso un approccio che integra gli aspetti qualitativi e quantitativi, ambientali e socio-economici. Il P.T.A. è composto dall'Atto di Indirizzo che contiene gli indirizzi strategici regionali in tema di pianificazione delle risorse idriche e dal Programma di Tutela e Uso delle Acque (P.T.U.A.) che, di fatto, costituisce il documento di pianificazione e programmazione delle misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale.

Il P.T.U.A. 2016 è stato approvato con Delibera n. 6990 del 31 luglio 2017 e costituisce la revisione del precedente P.T.U.A. 2006 approvato con Deliberazione n. 2244 del 29 marzo 2006.

Il P.T.U.A. è costituito da:

- Relazione generale;
- Elaborato 1: Caratterizzazione, monitoraggio e classificazione dei corpi idrici superficiali;
- Elaborato 2: Caratterizzazione, monitoraggio e classificazione dei corpi idrici sotterranei;
- Elaborato 3: Analisi pressioni e impatti;
- Elaborato 4: Registro aree protette;
- Elaborato 5: Bilancio Idrico e usi delle acque;
- Elaborato 6: Analisi economica, Norme tecniche di attuazione e Misure di piano.

Il P.T.U.A. si arricchisce inoltre dei presenti elaborati grafici:

- Tavola 1: Corpi idrici superficiali e bacini drenanti;
- Tavola 2: Corpi idrici sotterranei;
- Tavola 3: Corpi idrici superficiali - Stato ecologico e rete di monitoraggio 2009-14;
- Tavola 4: Corpi idrici superficiali - Stato chimico e rete di monitoraggio 2009-14;
- Tavola 5: Corpi idrici sotterranei - Stato quantitativo e rete di monitoraggio 2009-14;
- Tavola 6: Corpi idrici sotterranei - Stato chimico e rete di monitoraggio 2009-14;
- Tavola 7: Corpi idrici superficiali – Obiettivo ecologico e rete di monitoraggio 2014-19;
- Tavola 8: Corpi idrici superficiali – Obiettivo chimico e rete di monitoraggio 2014-19;
- Tavola 9: Corpi idrici sotterranei - Obiettivo quantitativo e rete di monitoraggio 2014-19;
- Tavola 10: Corpi idrici sotterranei - Obiettivo chimico e rete di monitoraggio 2014-19;
- Tavola 11A: Registro delle Aree protette (Aree per l'estrazione di acqua destinata al consumo umano e Zone di protezione delle acque sotterranee per l'utilizzo potabile);
- Tavola 11B: Registro delle Aree protette (Acque destinate alla balneazione, Aree sensibili, Zone vulnerabili ai nitrati di origine agricola, Acque idonee alla vita dei pesci, Corpi idrici destinati alla tutela di specie ittiche economicamente significative);
- Tavola 11C: Registro delle Aree protette (Aree designate per la protezione degli habitat e delle specie).

Il P.T.U.A. detta gli indirizzi e le strategie di intervento per la gestione delle acque in base ai bacini idrografici e ai sottobacini. Il Piano identifica le aree sottoposte a specifica tutela, il programma di analisi delle caratteristiche del bacino idrografico e l'impatto esercitato dall'attività antropica sullo stato dei corpi idrici superficiali e sotterranei.

A livello distrettuale vige il Piano di Gestione per il Distretto idrografico del fiume Po – PdG Po ovvero uno strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo il cui scopo è quello di programmare le misure finalizzate a garantire la corretta utilizzazione delle acque e il perseguimento degli scopi e degli obiettivi ambientali stabiliti dalla Direttiva 2000/60/CE.

Il Piano di Gestione Rischio Alluvioni (P.G.R.A.) del Distretto idrografico del fiume Po rappresenta uno strumento operativo che individua le azioni necessarie a ridurre le conseguenze negative delle alluvioni per la salvaguardia della salute umana, del territorio, dei

beni, dell'ambiente, del patrimonio culturale e delle attività economiche e sociali. Le azioni previste dal PdG Po sono suddivise in quattro differenti classi:

- prevenzione;
- protezione;
- preparazione;
- ritorno alla normalità e analisi.

Il P.G.R.A. è stato definitivamente approvato con D.P.C.M. del 27/10/2016 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 06/02/2017. Nell'ambito della revisione del P.G.R.A., l'Autorità di Bacino del fiume Po ha ritenuto opportuno aggiornare i principali strumenti di pianificazione per avere una visione completa e uniforme. Tra i documenti aggiornati si evidenziano le NTA del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) e le mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni.

#### 6.1.5.2. Relazioni con il Progetto

Secondo l'art. 52, comma 1, e art. 53, comma 1, della L.R. 26/2003, oltre alle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) costituiscono strumenti di attuazione del piano anche i regolamenti regionali che si disciplinano alcune materie specifiche.

Tra questi rientra il "Regolamento per gli scarichi di acque reflue e di prima pioggia" (Reg.n.4 approvato dalla Regione Lombardia il 14/03/2006) che al comma 1 dell'art 3 definisce, come riportato di seguito, le acque di prima pioggia e di lavaggio soggette a regolamentazione: "la formazione, il convogliamento, la separazione, la raccolta, il trattamento e lo scarico delle acque di prima pioggia e le acque di lavaggio proveniente da:

- superfici scolanti di estensione >2000 m<sup>2</sup>, calcolata escludendo le coperture e le aree a verde, costituenti pertinenze di edifici ed installazioni in cui si svolgono le seguenti attività:
  - Industria petrolifera;
  - Industrie chimiche;
  - Industrie chimiche;
  - Trattamento e rivestimento metalli;
  - Concia e tintura delle pelli e del cuoio
  - Produzione della pasta carta, della carta e del cartone;
  - Produzione di pneumatici;
  - Aziende tessili che eseguono stampa, tintura e fissaggio di fibre tessili;
  - Produzione di calcestruzzo;
  - Aree intermodali;
  - Autofficine;
  - Carrozzerie.
- superfici scolanti che costituiscono pertinenza di edifici e installazioni in cui sono svolte attività di deposito rifiuti, centro raccolta e/o trasformazione degli stessi, deposito di rottami e deposito di veicoli da demolire

- superfici scolanti destinate al carico e alla distribuzione dei carburanti ed operazioni connesse e complementari nei punti vendita delle stazioni di servizio per autoveicoli;
- superfici scolanti dedicate, anche saltuariamente, a deposito, carico, scarico, travaso e movimentazione delle sostanze di cui alle tab. 3/A e 5 dell'all. 5 al D. lgs. 152/2006."

In definitiva tale regolamento non considera le acque di dilavamento provenienti dalle pavimentazioni stradali, e dunque non prevede disposizioni riguardanti le opere stradali in oggetto lungo l'A22, fermo restando chiaramente il diverso e più severo regime applicabile alle stazioni di servizio per autoveicoli.

Pur non essendovi disposizioni cogenti sul trattamento delle acque meteoriche che precipitano sulle superfici stradali, nel tratto lombardo dell'A22, compreso fra la Pk 246 e la Pk 284, è prevista la realizzazione di 26 impianti di trattamento delle acque di prima pioggia, che prevedono la sedimentazione dei solidi sospesi e la disoleazione. Le acque di prima pioggia, per finalità di laminazione quantitativa dei picchi di portata, dopo il trattamento verranno invase in appositi bacini di laminazione (in Lombardia quelli da BL20 a BL45) di dimensioni variabili da 1.000 m<sup>2</sup> a 18.000 m<sup>2</sup>. Questi sono previsti, nella maggior parte dei casi, su aree che non sono già artificializzate dall'impronta dell'infrastruttura autostradale, ed avranno una superficie complessiva di 104.761 m<sup>2</sup>.

La tabella seguente riporta l'ubicazione e le dimensioni dei bacini di laminazione e il relativo comune interessato.

Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Ubicazione del Bacino		Comune interessato
	m <sup>2</sup>	Da Pk	A Pk	
BL45	5.171	282+550	282+410	Gonzaga (MN)
BL44	4.687	281+340	281+210	Gonzaga (MN)
BL43	4.940	280+300	280+160	Gonzaga (MN)
BL42	1.825	279+140	279+100	Gonzaga (MN)
BL41	4.111	278+100	278+000	Pegognaga (MN)
BL40	18.207	276+900	276+725	Pegognaga (MN)
BL39	4.329	274+820	274+740	Pegognaga (MN)
BL38	2.052	272+870	272+810	Pegognaga (MN)
BL37	4.148	272+270	272+190	Pegognaga (MN)

BL36	3.413	270+820	270+720	San Benedetto Po (MN)
BL35	3.328	268+120	268+060	Bagnolo San Vito (MN)
BL34	2.499	267+260	267+200	Bagnolo San Vito (MN)
BL33	4.376	266+030	265+940	Bagnolo San Vito (MN)
BL32	2.250	265+060	265+010	Bagnolo San Vito (MN)
BL31	4.245	259+675	259+575	Mantova (MN)
BL30	4.263	257+700	257+600	San Giorgio Bigarello (MN)
BL29	1.110	256+025	255+975	San Giorgio Bigarello (MN)
BL28	2.761	255+400	255+320	San Giorgio Bigarello (MN)
BL27	2.675	254+640	254+560	San Giorgio Bigarello (MN)
BL26	3.326	253+940	253+820	San Giorgio Bigarello (MN)
BL25	4.336	253+010	252+890	San Giorgio Bigarello (MN)
BL24	3.435	251+160	251+090	San Giorgio Bigarello (MN)
BL23	3.152	250+430	250+360	San Giorgio Bigarello (MN)
BL22	2.582	249+260	249+200	Roverbella (MN)
BL21	3.359	248+720	248+640	Roverbella (MN)
BL20	4.181	246+980	246+850	Roverbella (MN)

Tabella 6.8 Bacini di laminazione ricadenti nel tratto lombardo

\* Codice bacino di laminazione da classificazione di progetto

Inoltre, si segnala che nel tratto interessato una serie di corpi idrici superficiali attraversano l'Autostrada, tra i quali il Fiume Po e il Fiume Mincio, per i quali sono stati fissati degli obiettivi di qualità ambientale:

- Fiume Po: stato buono entro il 2021 o il 2027 a seconda dei tratti esaminati;
- Fiume Mincio: stato buono entro il 2021 (dove attualmente è sufficiente) e entro il 2027 (dove attualmente è scarso).

Per i tratti attualmente allo stato buono è richiesto il mantenimento dell'attuale qualità ambientale.

#### 6.1.6. Regione Veneto: Piano di Tutela delle Acque

##### 6.1.6.1. Contenuti generali

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Veneto è stato approvato il 05/11/2009 con provvedimento n.107 del Consiglio Regionale e ss.mm.ii.

Il Piano definisce gli interventi di protezione e risanamento dei corpi idrici superficiali e sotterranei e l'uso sostenibile dell'acqua, individuando le misure integrate di tutela qualitativa e quantitativa della risorsa idrica, che garantiscono anche la naturale autodepurazione dei corpi idrici e la loro capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

Il Piano regola gli usi in atto e futuri, che devono avvenire secondo i principi di conservazione, risparmio e utilizzo dell'acqua per non compromettere l'entità del patrimonio idrico e consentirne l'uso, con priorità per l'utilizzo idropotabile, nel rispetto del minimo deflusso vitale in alveo.

Le norme del Piano costituiscono riferimento per la Regione per qualsiasi atto, provvedimento, accordo o intesa che abbia implicazione connesse con la materia delle risorse idriche.

Il PTA del Veneto è correlato dalla seguente cartografia:

- Aree sensibili;
- Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola (con confini comunali);
- Vulnerabilità intrinseca della falda freatica;
- Zone omogenee di protezione dall'inquinamento (con i confini comunali).

Nel corso degli anni, il PTA è stato aggiornato tramite alcuni D.G.R. e sono state redatte le seguenti classificazioni delle acque regionali:

- classificazione qualitativa delle acque superficiali interne regionali per il quadriennio 2010-13 e per il triennio 2014-16;
- classificazione dello stato chimico dei corpi idrici sotterranei nel quinquennio 2010-14;
- classificazione delle acque marine costiere e di transizione regionali per il quadriennio 2010-13 e per il triennio 2014-16.

##### 6.1.6.2. Relazioni con il Progetto

L'art. 39 delle Norme Tecniche d'Attuazione tratta delle "Acque meteoriche di dilavamento, acque di prima pioggia, acque di lavaggio".

La norma identifica, al comma 3, alcuni casi in cui le acque di prima pioggia sono riconducibili ad acque reflue industriali (tra cui i punti vendita di carburante all'interno delle stazioni di servizio, ed i piazzali a servizio di officine, carrozzerie, autolavaggi superiori a 2000 m<sup>2</sup>) e dispone che queste debbano "essere stoccate in un bacino a tenuta ed opportunamente trattate, almeno con sistemi di sedimentazione accelerata o altri sistemi equivalenti per

efficacia; se del caso deve essere previsto anche un trattamento di disoleatura; lo scarico è soggetto a rilascio di autorizzazione ed al rispetto dei limiti di emissione dei corpi idrici superficiali o sul suolo o in fognatura”.

Inoltre, al comma 5 è stabilito che le acque meteoriche o di dilavamento provenienti da categorie di superfici non comprese al comma 3 (tra cui strade pubbliche e private, piazzali di parcheggio fino a 5000 m<sup>2</sup>, piazzali a servizio di officine, carrozzerie, autolavaggi fino a 2000 m<sup>2</sup>) purché “convogliate in condotte ad esse riservate possano essere recapitate in corpo idrico superficiale o sul suolo, fatto salvo quanto previsto dalla normativa vigente in materia di Nulla Osta idraulico e fermo restando quanto stabilito ai commi 8 e 9”.

Al comma 9, in particolare, è scritto che “per le canalizzazioni a servizio delle reti stradali e autostradali e più in generale delle pertinenze delle grandi infrastrutture di trasporto, che recapitano le acque nei corpi idrici superficiali o nei corpi idrici di rilevante interesse ambientale, le acque di prima pioggia saranno convogliate in bacini di raccolta e trattamento a tenuta in grado di effettuare una sedimentazione prima dell'immissione nel corpo recettore. Se necessari, dovranno essere previsti anche un trattamento di disoleatura ed andranno favoriti sistemi di tipo naturali quali la fitodepurazione o fasce filtro/fasce tampone”.

In definitiva il PTA, per le canalizzazioni a servizio delle reti stradali e autostradali, prevede la realizzazione di bacini di raccolta e trattamento a tenuta in grado di effettuare almeno una sedimentazione prima dell'immissione nel corpo recettore.

In particolare, lungo il tratto veneto dell'A22, compreso fra la Pk 222 e la Pk 246, è prevista la realizzazione di 19 impianti di trattamento delle acque di prima pioggia, che prevedono la sedimentazione dei solidi sospesi e anche la disoleazione. Le acque di prima pioggia, per finalità di laminazione quantitativa dei picchi di portata, dopo il trattamento verranno inviate in appositi bacini di laminazione (da BL01 a BL19) di dimensioni variabili da 700 m<sup>2</sup> a 12.000 m<sup>2</sup>. Questi sono previsti, nella maggior parte dei casi, su aree che non sono già artificializzate dall'impronta dell'infrastruttura autostradale ed avranno una superficie complessiva di 98.564 m<sup>2</sup>. La tabella seguente riporta l'ubicazione e le dimensioni dei bacini di laminazione e il relativo comune interessato.

Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Ubicazione del Bacino		Comune interessato
	m <sup>2</sup>	Da Pk	A Pk	
BL19	2.433	246+160	246+100	Nogarole Rocca (VR)
BL18	4.531	245+530	245+400	Nogarole Rocca (VR)
BL17	3.174	244+660	244+580	Nogarole Rocca (VR)
BL16	6.600	244+000	243+840	Nogarole Rocca (VR)
BL15	4.834	242+500	242+390	Nogarole Rocca (VR)
BL14	9.965	241+550	241+290	Nogarole Rocca (VR)

BL13	30	239+350	239+340	Nogarole Rocca (VR)
	11.675	239+350	239+220	Povegliano Veronese (VR)
BL12	3.775	238+455	238+380	Vigasio (VR)
BL11	4.388	237+050	236+950	Vigasio (VR)
BL10	4.618	236+275	236+155	Vigasio (VR)
BL09	5.046	234+960	234+875	Vigasio (VR)
BL08	6.590	232+990	233+140	Vigasio (VR)
	1.812	232+980	233+130	Povegliano Veronese (VR)
BL07	8.181	230+300	230+140	Villafranca di Verona (VR)
BL06	4.720	228+460	228+600	Villafranca di Verona (VR)
BL05	985	228+040	227+980	Sommacampagna (VR)
BL04	755	227+870	227+810	Sommacampagna (VR)
BL03	7.641	227+010	226+800	Verona (VR)
BL02	6.811	225+475	225+390	Verona (VR)
BL01	5.481	224+230	224+130	Sona (VR)

Tabella 6.9 Bacini di laminazione ricadenti nel tratto veneto

\* Codice bacino di laminazione da classificazione di progetto

## 6.2. INQUINAMENTO ATMOSFERICO

### 6.2.1. Introduzione

La normativa inerente alla qualità dell'aria fissa i limiti di emissione e gli obiettivi da perseguire nel breve e nel lungo periodo. A livello europeo, la Direttiva 96/62/CE ha identificato i principali obiettivi di tutela per la salute umana e ambientale e, successivamente, si sono susseguite la Direttiva 1999/30/CE riguardo i valori limite di qualità dell'aria per SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> e Pb, la Direttiva 2000/69/CE inerente ai valori limite di qualità dell'aria ambiente per il CO ed il C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, la Direttiva 02/03/CE che evidenzia i limiti di riferimento per l'O<sub>3</sub> e la Direttiva 2004/107/CE. La Direttiva 2008/50/CE unifica e aggiorna le precedenti norme in un testo unico individuando i livelli di responsabilità, gli organismi di approvazione dei sistemi di misura, la garanzia delle misure, il coordinamento nazionale e comunitario.

Inoltre, a livello comunitario sono state approvate la Direttiva 2011/76/UE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture e la Direttiva 2016/2284/UE concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici (NEC), che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE.

A livello nazionale il recepimento della normativa comunitaria è avvenuto mediante il D.Lgs. n. 351 del 4 agosto 1999 che ha recepito la Direttiva 96/62/CE, il D.M. n° 60/02 (per i valori limite di SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> e Pb), il D.M. n° 261 del 01/10/02 e il D.Lgs. n.183 del 21 maggio 2004 (per i valori limite di O<sub>3</sub>).

Il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale" dedica la Parte V alle "Norme in materia di tutela dell'aria e di riduzione delle emissioni in atmosfera".

Il D.Lgs. 155 del 13/08/2010 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa" e ss.mm.ii. hanno recepito la Direttiva europea, prevedendo la suddivisione del territorio in zone e agglomerati (zonizzazione), e definisce:

- Valore obiettivo: livello fissato al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana o per l'ambiente nel suo complesso;
- Livelli critici: livello oltre il quale possono sussistere effetti negativi diretti su recettori quali gli alberi, le altre piante o gli ecosistemi naturali;
- Esposizione media: livello medio da determinare sulla base di misurazioni effettuate da stazioni di fondo ubicate in siti fissi di campionamento urbani. Permette di calcolare se sono stati rispettati l'obiettivo nazionale di riduzione dell'esposizione e l'obbligo di concentrazione dell'esposizione;
- Obiettivo nazionale di riduzione dell'esposizione: riduzione, espressa in percentuale, dell'esposizione media della popolazione, fissata in relazione ad un determinato anno di riferimento;
- Obiettivi a lungo termini: livello da raggiungere nel lungo periodo mediante misure proporzionate;
- Soglie di allarme: livello oltre il quale sussiste un rischio per la salute umana in caso di esposizione di breve durata per la popolazione;

- Soglie di informazione: livello oltre il quale sussiste un rischio per la salute umana in caso di esposizione di breve durata per alcuni gruppi particolarmente sensibili della popolazione.

Nelle tabelle successive si riportano i valori limite di concentrazione degli inquinanti in atmosfera per la protezione della salute umana indicati dal D.Lgs. 155/2010.

Inquinante	Valore Limite	Periodo di Mediazione	Superamenti in un anno	Entrata in vigore
SO <sub>2</sub>	350 µg/m <sup>3</sup>	1 ora	Valore limite da non superare più di 24 volte per anno civile	01/01/2005
	125 µg/m <sup>3</sup>	24 ore	Valore limite da non superare più di 3 volte per anno civile	01/01/2005
NO <sub>2</sub>	200 µg/m <sup>3</sup>	1 ora	Valore limite da non superare più di 18 volte per anno civile	01/01/2010
	40 µg/m <sup>3</sup>	Anno civile	-	01/01/2010
PM <sub>10</sub>	50 µg/m <sup>3</sup>	24 ore	Valore limite da non superare più di 35 volte per anno civile	01/01/2005
	40 µg/m <sup>3</sup>	Anno civile	-	01/01/2005
PM <sub>2.5</sub>	25 µg/m <sup>3</sup>	Anno civile	-	01/01/2015
	10 mg/m <sup>3</sup>	Media massima giornaliera calcolata su 8 ore	-	01/01/2005
Benzene	5 µg/m <sup>3</sup>	Anno civile	-	01/01/2010
Piombo	0,5 µg/m <sup>3</sup>	Anno civile	-	01/01/2005

Tabella 6.10 Valori di riferimento per la protezione della salute umana, D.Lgs.155/10 - Allegato XI

Inquinante	Parametro	Valore Limite	Periodo di Mediazione	Superamenti in un anno
Ozono (O <sub>3</sub> )	Valore obiettivo	120 µg/m <sup>3</sup>	Media massima giornaliera calcolata su 8 ore	Valore da non superare per più di 25 volte per anno civile (media su 3 anni)
	Obiettivo a lungo termine	120 µg/m <sup>3</sup>	Media massima giornaliera calcolata su 8 ore nell'arco di un anno civile	-
	Soglia di informazione	180 µg/m <sup>3</sup>	1 ora	-
	Soglia di allarme	240 µg/m <sup>3</sup>	1 ora	-

Tabella 6.11 Valori obiettivo e soglie previsti per l'ozono, D. Lgs. 155/2010 - Allegato VII e Allegato XII

Inquinante	Parametro	Valore Limite	Superamenti in un anno
<b>Arsenico (As)</b>	Valore obiettivo	6,0 ng/m <sup>3</sup>	Anno civile
<b>Cadmio (Cd)</b>	Valore obiettivo	5,0 ng/m <sup>3</sup>	Anno civile
<b>Nichel (Ni)</b>	Valore obiettivo	20,0 ng/m <sup>3</sup>	Anno civile
<b>Benzo(a)pirene</b>	Valore obiettivo	1,0 ng/m <sup>3</sup>	Anno civile

**Tabella 6.12 Valori obiettivo previsti, D. Lgs. 155/2010, Allegato XIII**

In seguito al d. lgs 155/2010 sono stati approvati i seguenti Decreti Ministeriali:

- D.M. Ambiente 29 novembre 2012: individua sul territorio nazionale stazioni speciali di misurazione della qualità dell'aria (di fondo e non) per inquinanti quali PM2.5, PM10, idrocarburi policiclici aromatici, metalli pesanti, ozono e suoi precursori, previste dal D.Lgs. 155/2010.
- D.M. Ambiente 13 marzo 2013: individua sul territorio nazionale le stazioni per il calcolo dell'indicatore di esposizione, previste dal D.Lgs. 155/2010.

Il D. Lgs n.43 del 4 marzo 2014 "Tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture - Attuazione della direttiva 2011/76/UE" recepisce la Direttiva 2011/76/UE e stabilisce, con gli art. 3 e 4, che il costo del pedaggio del trasporto merci, per i mezzi superiori alle 3,5 t, deve comprendere, oltre agli oneri per l'infrastruttura, anche i costi esterni da inquinamento atmosferico e acustico e che gli introiti derivanti dall'inquinamento atmosferico e acustico siano versati all'entrata del Bilancio dello Stato, per essere riassegnati ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che siano utilizzati, sentito il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per i profili di competenza, a beneficio del settore dei trasporti, al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti.

Inoltre il D. lgs n.81 del 30 maggio 2018 recepisce la Direttiva 2016/2284/UE (Direttiva NEC), che prevede la limitazione delle emissioni di sostanze inquinanti ad effetto acidificante ed eutrofizzante e dei precursori dell'ozono, stabilendo un sistema di limiti massimi nazionali (tetti) in merito alle emissioni di biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>), ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), composti organici volatili (COV) ed ammoniacca (NH<sub>3</sub>);

Il D. Lgs n.351 del 4 agosto 1999 ha inoltre assegnato alle Regioni il compito di valutare preliminarmente la qualità dell'aria secondo un criterio di continuità rispetto all'elaborazione del piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria, al fine di individuare le zone del territorio regionale a diverso grado di criticità in relazione ai valori limite previsti dalla normativa in vigore per i diversi inquinanti atmosferici.

Le Regioni hanno recepito il decreto emanando proprie leggi in materia oppure integrando nella propria legislazione ambientale disposizioni specifiche sull'inquinamento atmosferico.

Pianificazione di Settore: Inquinamento atmosferico			
Ente responsabile	Documento	Riferimento	
Regione Emilia Romagna	Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa	Approvato dalla D.G.R. 27/12/2011 n. 2001	
	Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020)	Approvata dall'Assemblea Legislativa dell'Emilia Romagna l'11/04/2017 con delibera n.115	
Regione Lombardia	Zonizzazione del territorio regionale in zone e agglomerati per la valutazione della qualità dell'aria ambiente ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 - Revoca della d.g.r. n. 5290/07	Approvata dalla D.G.R. 30/11/2011 n. 2605	
	Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (P.R.I.A.), Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera	Approvato con DGR del 02.08.2018 n. 449 Approvato dalla D.C.R. 19/04/2016 n. 90	
Regione Veneto	Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento della qualità dell'aria	Approvato dalla D.G.R. 30/12/2013 n. 2811	

**Tabella 6.13 Pianificazione di Settore: Inquinamento Atmosferico**

## 6.2.2. Regione Emilia Romagna: Piano Aria Integrato Regionale

### 6.2.2.1. Contenuti generali

La Regione Emilia Romagna attraverso la legge regionale 21 Aprile 1999, n°3: "Riforma del sistema regionale e locale" ha parzialmente sub-delegato le competenze in materia di inquinamento atmosferico (art. 121 "Funzioni della Regione in materia di inquinamento atmosferico" e art. 122 "Funzioni degli Enti Locali in materia di inquinamento atmosferico"). Restavano alla Regione le funzioni di programmazione e compiti di indirizzo e coordinamento, determinazione di criteri e requisiti.

Con riferimento a tale ruolo, la Regione ha successivamente approvato le "linee di indirizzo per l'espletamento delle funzioni degli enti locali in materia di inquinamento atmosferico" (DGR n.804/2001) con cui la regione Emilia Romagna ha in sostanza delegato alle Province la formulazione dei Piani per la Tutela ed il Risanamento della qualità dell'aria.

La zonizzazione del territorio assume forma definitiva solo sulla base degli atti deliberativi delle Province, i comuni vengono ripartiti in zone in base alla qualità dell'aria rilevata e/o modellizzata, alle varie zone cui vengono fatti corrispondere piani di mantenimento, oppure piani e programmi di risanamento o d'azione.

Dalla data di entrata in vigore del D.Lgs. n. 155/2010 cessa di trovare applicazione il sopra richiamato articolo 122 della L.R. 21 aprile 1999, n. 3, nella parte relativa alle competenze provinciali in ordine ai Piani finalizzati al risanamento atmosferico, per sopravvenuta incompatibilità con il citato decreto legislativo (cfr. articolo 10, comma 1, Legge 10 febbraio 1953, n. 62 e articolo 15 delle preleggi).

In base all'art. 3, comma 2 del d. lgs 155/2010 "Alla zonizzazione provvedono le regioni e le province autonome sulla base dei criteri indicati nell'appendice I. La zonizzazione è riesaminata in caso di variazione dei presupposti su cui è basata ai sensi dell'appendice I. Per il riesame di ciascuna zonizzazione in atto alla data di entrata in vigore del presente decreto il progetto di zonizzazione e di classificazione di cui al comma 3 è presentato entro i successivi quattro mesi"

Inoltre, la Regione Emilia Romagna ha sviluppato una sua disciplina giuridica che è andata ad affiancare e ad attuare la disciplina nazionale. In particolare per il monitoraggio atmosferico ha affidato ad ARPA Emilia Romagna (ARPAE) la gestione della Rete Regionale della Qualità dell'Aria con alcune delibere, la D.G.R. n. 1614 del 26 ottobre 2009, la D.G.R. n. 2278 del 28 dicembre 2009 e la D.G.R. n.10082 del 16 settembre 2010.

In seguito, tramite la D.G.R. 2001/2010, la Regione ha provveduto ad attuare il D. Lgs 155/2010, ha provveduto a realizzare una nuova suddivisione del territorio in unità sulle quali eseguire la valutazione e applicare le misure gestionali "allegato alla d.g.r. 2001/2010 - Zonizzazione della Regione Emilia Romagna" e ha proceduto alla revisione del programma di valutazione "allegato al D.G.R. - Revisione del sistema di rilevamento della qualità dell'aria". Quest'ultimo, come previsto dalla D.G.R. 2001/2010, è stato riesaminato nel corso del 2018. Il nuovo programma di valutazione è stato approvato con la D.G.R. n.1135 del 08/07/2019.

La D.G.R 2001/2010 prevede la seguente zonizzazione:

- IT0890 Agglomerato BO (Bologna e comuni limitrofi)
- IT0891 Appennino
- IT0892 Pianura Ovest
- IT0893 Pianura est

Tale zonizzazione è stata confermata dalla D.G.R. n.1135 del 2019.

Il 19 dicembre 2013, il Ministero dell'Ambiente, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero delle Politiche Agricole e Forestali, il Ministero della Salute, le Regioni e le Province Autonome del Bacino Padano (Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Province Autonome di Trento e Bolzano) hanno sottoscritto un Accordo di Programma per l'individuazione e il perseguimento di misure comuni per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nell'area del Bacino Padano.

I settori emissivi oggetto degli interventi sono stati individuati tra quelli maggiormente responsabili delle emissioni inquinanti:

- combustione di biomasse;
- trasporto merci;
- trasporto passeggeri;
- riscaldamento civile;
- industria e produzione di energia;

- agricoltura.

L'accordo di Programma del 19/12/2013 è stato recepito dalla Regione tramite il Piano Aria Integrato Regionale P.A.I.R.2020 approvato dall'assemblea legislativa dell'Emilia Romagna con delibera n. 115 l'11/04/2017.

Il PAIR 2020 analizza i fattori di pressione, gli scenari emissivi e gli obiettivi di riduzione delle emissioni con piani di azione per la riduzione dell'inquinamento nell'ambito urbano e regionale. Il Piano inoltre regola le emissioni in atmosfera con norme per le autorizzazioni ordinarie e per 39 attività in deroga e disciplina i piani di azione per la riduzione

#### **6.2.2.2. Relazioni con il Progetto**

Gli obiettivi e standard di qualità dell'aria, ai fini della protezione della salute umana e dell'ambiente nel suo complesso, nonché la valutazione per il monitoraggio del rispetto degli standard ed il raggiungimento degli obiettivi preposti, sono indicati dalla legislazione nazionale ed in particolare dal D. lgs 152/2006, dal D. lgs 155/2010 e dal D. lgs 81/2018.

Secondo la proposta di zonizzazione del territorio regionale rispetto alle condizioni di qualità dell'aria tutti i comuni interessati dall'attraversamento dell'A22 (Rolo, Reggiolo, Carpi, Campogalliano) sono classificati in zona Pianura Ovest (IT08092).

Il PAIR prevede misure di limitazioni al traffico veicolare in ambito urbano e misure di fluidificazione del traffico in prossimità dei caselli e degli svincoli autostradali ma non prevede particolari limitazioni in ambito autostradale in quanto tale ambito è di competenza nazionale pertanto i limiti di emissione da rispettare sono quelli stabiliti dalla normativa nazionale.

Il D. lgs 43/2014 prevede che le limitazioni della direttiva europea siano applicate limitatamente ai veicoli commerciali adibiti al trasporto di merci di massa superiore alle 3,5t.

#### **6.2.3. Regione Lombardia: Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria**

##### **6.2.3.1. Contenuti generali**

Il primo Piano Regionale per la qualità dell'aria (PRQA) in Lombardia è stato elaborato tra il 1997 ed il 2000 dalla Regione in collaborazione con la Fondazione Lombardia per l'ambiente. Il PRQA contiene una sintesi delle conoscenze sulle differenti tipologie di inquinanti atmosferici (inventario regionale delle emissioni inquinanti, database INEMAR) e sulle caratteristiche meteo-climatiche che ne condizionano la diffusione (identificazione dei bacini aerologici omogenei), finalizzata a supportare la futura politica di regolamentazione delle emissioni. Ha permesso di impostare una rete di monitoraggio della qualità dell'aria e sulla base dei riferimenti normativi esistenti ai diversi livelli (comunitario, nazionale e regionale) e di identificare gli indicatori necessari per piani e programmi per il miglioramento della qualità dell'aria, definendo priorità di intervento nei principali settori responsabili dell'inquinamento.

Con la D.G.R n. 2605 del 30 novembre 2011 la Regione Lombardia ha recepito quanto previsto dal D. lgs 155/2010 e ha modificato la precedente zonizzazione distinguendo il territorio in:

- Agglomerati urbani (Agglomerato di Milano, Bergamo e Brescia)
- Zona A (pianura ad elevata urbanizzazione)
- Zona B (zona di pianura)
- Zona C (Prealpi, Appennino, Montagna)
- Zona D (fondovalle)

Ai fini della valutazione dell'ozono, la nuova zonizzazione prevede una suddivisione della zona C zona C1 per Prealpi e Appennino e zona C2 per la Montagna.

Il 19 dicembre 2013, il Ministero dell'Ambiente, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero delle Politiche Agricole e Forestali, il Ministero della Salute, le Regioni e le Province Autonome del Bacino Padano (Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Province Autonome di Trento e Bolzano) hanno sottoscritto un Accordo di Programma per l'individuazione e il perseguimento di misure comuni per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nell'area del Bacino Padano.

I settori emissivi oggetto degli interventi sono stati individuati tra quelli maggiormente responsabili delle emissioni inquinanti:

- combustione di biomasse;
- trasporto merci;
- trasporto passeggeri;
- riscaldamento civile;
- industria e produzione di energia;
- agricoltura.

L'Accordo di Programma del 19/12/2013 è stato recepito dalla Regione tramite il P.R.I.A.

Il Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (P.R.I.A.), approvato con DGR n. 449 del 2 agosto 2018, è lo strumento di pianificazione e programmazione della Regione Lombardia in materia di qualità dell'aria. L'obiettivo principale è quello di ridurre le emissioni in atmosfera nel territorio regionale e tutelare la salute e l'ambiente.

Il P.R.I.A. 2018 conferma la zonizzazione, prevista dalla D.G.R 2605/2001 e i macro settori di intervento individuati nel precedente P.R.I.A. (trasporti su strada e mobilità, sorgenti stazionarie e uso razionale dell'energia, attività agricole e forestali) approvato con Delibera n. 593 del 6 settembre 2013. Il Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria prevede 40 misure attuative per il settore dei trasporti, 37 per l'energia e il riscaldamento e 14 per le attività agricole. Ciascuna di queste è analizzata all'interno del Piano sotto il profilo dei risultati attesi, dei costi associati, dei tempi di attuazione e di fattibilità tecnico-economica.

#### **6.2.3.2. Relazioni con il Progetto**

Gli obiettivi e standard di qualità dell'aria, ai fini della protezione della salute umana e dell'ambiente nel suo complesso, nonché la valutazione per il monitoraggio del rispetto degli standard ed il raggiungimento degli obiettivi preposti, sono indicati dalla legislazione nazionale ed in particolare dal D. lgs 152/2006, dal D. lgs 155/2010 e dal D. lgs 81/2018.

Secondo la zonizzazione del territorio regionale lombardo in base alla qualità dell'aria, i comuni attraversati dall'A22 sono così classificati:

- Zona B "di mantenimento": Gonzaga, Pegognaga, San Benedetto Po
- Zona A "di risanamento": Bagnolo San Vito, Borgo Virgilio, Mantova, San Giorgio Bigarello di Mantova, Roverbella

Le zone A in particolare, sono quelle interessate dai provvedimenti di limitazione alla circolazione dei veicoli maggiormente emissivi.

Inoltre, tra le azioni di piano sono previste misure di limitazioni solo al traffico veicolare in ambito urbano in quanto l'ambito autostradale è di competenza sovregionale e pertanto i limiti di emissione da rispettare sono quelli stabiliti dalla normativa nazionale.

Il D. lgs 43/2014 prevede che le limitazioni della direttiva europea siano applicate limitatamente ai veicoli commerciali adibiti al trasporto di merci di massa superiore alle 3,5t.

#### **6.2.4. Regione Veneto: Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera**

##### **6.2.4.1. Contenuti generali**

A livello regionale lo strumento principale per la tutela e il risanamento della qualità dell'aria è il Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera (PRTRA), approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 90 del 19 aprile 2016. Il Piano ha l'obiettivo di adeguare la normativa regionale alle nuove disposizioni entrate in vigore con il D. Lgs 155/2010 e aggiornare il precedente documento approvato dal consiglio regionale del Veneto con deliberazione n. 57 dell'11 novembre 2004.

L'intento del PRTRA è quello di identificare e adottare un pacchetto di azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, di concerto con le linee guida nazionali e le misure concordate a livello di bacino padano, al fine di rispettare quanto prima gli standard di qualità imposti dalla vigente legislazione.

Con DGR n. 2130 del 23 ottobre 2012 la Regione del Veneto ha provveduto all'approvazione della nuova suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati relativamente alla qualità dell'aria, con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2013.

La nuova zonizzazione distingue 5 aree così suddivise:

- Agglomerato (Venezia, Treviso, Padova, Vicenza e Verona)
- Pianura e Capoluogo Bassa Pianura (IT0513)
- Bassa Pianura e Colli (IT0514)

- Prealpi e Alpi (IT0515)
- Val Belluna (IT0516)

Gli agglomerati sono stati denominati come segue:

- Agglomerato Venezia (IT0508): oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni contermini;
- Agglomerato Treviso (IT0509): oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni contermini;
- Agglomerato Padova (IT0510): oltre al Comune Capoluogo di provincia, comprende i Comuni inclusi nel Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (Pati) della Comunità Metropolitana di Padova;
- Agglomerato Vicenza (IT0511): oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni della valle del Chiampo, caratterizzati dall'omonimo distretto industriale della concia delle pelli;
- Agglomerato Verona (IT0512): oltre al Comune Capoluogo di provincia, comprende i Comuni inclusi nell'area metropolitana definita dal Documento Preliminare al Piano di Assetto del Territorio (PAT).

Il 19 dicembre 2013, il Ministero dell'Ambiente, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero delle Politiche Agricole e Forestali, il Ministero della Salute, le Regioni e le Province Autonome del Bacino Padano (Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Province Autonome di Trento e Bolzano) hanno sottoscritto un Accordo di Programma per l'individuazione e il perseguimento di misure comuni per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nell'area del Bacino Padano.

I settori emissivi oggetto degli interventi sono stati individuati tra quelli maggiormente responsabili delle emissioni inquinanti:

- combustione di biomasse;
- trasporto merci;
- trasporto passeggeri;
- riscaldamento civile;
- industria e produzione di energia;
- agricoltura.

L'accordo di Programma del 19/12/2013 è stato recepito dalla Regione Veneto mediante DGR n. 2811 del 30 dicembre 2013.

#### 6.2.4.2. Relazioni con il Progetto

Gli obiettivi e standard di qualità dell'aria, ai fini della protezione della salute umana e dell'ambiente nel suo complesso, nonché la valutazione per il monitoraggio del rispetto degli standard ed il raggiungimento degli obiettivi preposti, sono indicati dalla legislazione nazionale ed in particolare dal D. lgs 152/2006, dal D. lgs 155/2010 e dal D. lgs 81/2018.

I comuni attraversati dall'A22, secondo la zonizzazione del territorio veneto in base alla qualità dell'aria, sono così classificati:

- Nogarole Rocca: IT0513 – Pianura e Capoluogo Bassa Pianura;
- Vigasio: IT0513 – Pianura e Capoluogo Bassa Pianura;
- Povegliano Veronese: IT0513 – Pianura e Capoluogo Bassa Pianura;
- Villafranca di Verona: IT0512 – Agglomerato di Verona;
- Verona: IT0512 – Agglomerato di Verona;
- Sommacampagna: IT0512 – Agglomerato di Verona.

Il PRTRA prevede limitazioni al traffico in ambito urbano e incentiva la realizzazione di posteggi di interscambio nei pressi dei caselli autostradali ma non prevede particolari limitazioni all'inquinamento autostradale in quanto tale ambito è di competenza nazionale.

Il D. lgs 43/2014 prevede che le limitazioni della direttiva europea siano applicate limitatamente ai veicoli commerciali adibiti al trasporto di merci di massa superiore alle 3,5t.

#### 6.2.5. Nuovo accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'Aria nel Bacino Padano

##### 6.2.5.1. Contenuti generali

Le Regioni ricadenti nel bacino Padano (Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) e il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare hanno firmato il "nuovo accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel Bacino Padano".

Tale accordo è stato approvato dalla Regioni attraversate dalla tratta "Modena-Verona" dell'A22 con le seguenti delibere:

- Regione Emilia Romagna: Delibera di Giunta Regionale n. 1412 del 25 settembre 2017;
- Regione Lombardia: Delibera di Giunta regionale n. 6675 del 7 giugno 2017;
- Regione Veneto: Delibera di Giunta Regionale n. 836 del 6 giugno 2017.

L'accordo prevede di individuare una serie di interventi comuni da porre in essere, in concorso con quelli previsti dalle norme e dai piani della qualità dell'aria vigenti, nel quadro di un'azione coordinata e congiunta nei settori maggiormente responsabili delle emissioni inquinanti, ai fini del miglioramento della qualità dell'aria e del contrasto all'inquinamento atmosferico.

L'articolo 2 dell'accordo prevede una serie di impegni presi in carico dalle Regioni del Bacino Padano tra cui:

- a) prevedere, nei piani di qualità dell'aria o nei relativi provvedimenti attuativi, una limitazione della circolazione dal 1° ottobre al 31 marzo di ogni anno, da applicare entro il 1° ottobre 2018, dal lunedì al venerdì, dalle ore 8,30 alle ore 18,30, salve le eccezioni

indispensabili, per le autovetture ed i veicoli commerciali di categoria N1, N2 ed N3 ad alimentazione diesel, di categoria inferiore o uguale ad "Euro 3". La limitazione è estesa alla categoria "Euro 4" entro il 1° ottobre 2020, alla categoria "Euro 5" entro il 1° ottobre 2025. La limitazione si applica prioritariamente nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite del PM<sub>10</sub> o del biossido di azoto NO<sub>2</sub>;

- b) promuovere a livello regionale, mediante la concessione di appositi contributi, la sostituzione di una o più tipologie di veicoli oggetto dei divieti di cui alla lettera a), con veicoli a basso impatto ambientale quali i veicoli elettrici, ibridi elettrico-benzina, a metano o a gpl esclusivi e bifuel benzina e metano o gpl, con priorità per i veicoli che garantiscono minori emissioni di PM, NO<sub>x</sub> e CO<sub>2</sub>;
- c) promuovere a livello regionale la realizzazione di infrastrutture di carburanti alternativi e disciplinare il traffico veicolare in modo da favorire la circolazione e la sosta nelle aree urbane di veicoli alimentati con carburanti alternativi;
- e) concorrere alla definizione di una regolamentazione omogenea dell'accesso alle aree a traffico limitato, delle limitazioni temporanee della circolazione e della sosta per tutti i veicoli alimentati a carburanti alternativi in accordo a quanto stabilito al comma 2 dell'articolo 19 del decreto legislativo 257/16.

Il Programma prevede le procedure per l'attivazione di misure temporanee omogenee nelle quattro Regioni del bacino padano, al verificarsi di condizioni di accumulo e di aumento delle concentrazioni di PM<sub>10</sub> correlate all'instaurarsi di condizioni meteo sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti, sono riportate nella tabella sottostante.

Le misure temporanee omogenee da applicare in caso di allerta di primo sono:

- Limitazione all'utilizzo delle autovetture private di classe emissiva almeno Euro 4 diesel in ambito urbano dalle 8.30 alle 18.30 e dei veicoli commerciali di classe emissiva almeno Euro 3 diesel dalle 8.30 alle 12.30. Le deroghe sono relative ai veicoli utilizzati per finalità di tipo pubblico o sociale (forze dell'ordine, soccorso sanitario, pronto intervento), per il trasporto di portatori di handicap o di persone sottoposte a terapie indispensabili ed indifferibili, i veicoli speciali definiti dall'art. 54 lett. f), g) e n) del Codice della Strada e sono fatte salve le disposizioni comunali vigenti relative alle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e alle modalità di carico-scarico delle merci
- il divieto di utilizzo di generatori di calore domestici alimentati a biomassa legnosa (in presenza di impianto di riscaldamento alternativo) aventi prestazioni energetiche ed emissive che non sono in grado di rispettare i valori previsti almeno per la classe 3 stelle in base alla classificazione ambientale introdotta dal decreto attuativo dell'articolo 290, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152;
- Divieto assoluto, per qualsiasi tipologia (falò rituali, barbecue e fuochi d'artificio, scopo intrattenimento, ecc...), di combustioni all'aperto anche relativamente alle deroghe consentite dall'art. 182, comma 6 bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 rappresentate dai piccoli cumuli di residui vegetali bruciati in loco;

- Introduzione del limite a 19°C (con tolleranza di 2°C) per le temperature medie nelle abitazioni e spazi ed esercizi commerciali;
- Divieto per tutti i veicoli di sostare con il motore acceso;
- Divieto di spandimento dei liquami zootecnici e, in presenza di divieto regionale, divieto di rilasciare le relative deroghe;
- Invito ai soggetti preposti a introdurre agevolazioni tariffarie sui servizi locali di TPL;
- Potenziamento dei controlli con particolare riguardo a rispetto divieti di limitazione della circolazione veicolare, di utilizzo degli impianti termici a biomassa legnosa, di combustioni all'aperto e di divieto di spandimento dei liquami.

LIVELLO DI ALLERTA	MECCANISMO DI ATTIVAZIONE DELLE MISURE
<b>Nessuna allerta (semaforo verde)</b>	Nessun superamento misurato nella stazione di riferimento del valore limite di 50 µg/m <sup>3</sup> della concentrazione di PM <sub>10</sub> secondo le persistenze di cui ai punti successivi.
<b>Primo livello (semaforo arancio)</b>	Attivato dopo 4 giorni consecutivi di superamento misurato nella stazione di riferimento del valore di 50 µg/m <sup>3</sup> della concentrazione di PM <sub>10</sub> , sulla base della verifica effettuata nelle giornate di lunedì e giovedì (giornate di controllo) sui quattro giorni antecedenti. Le misure temporanee, da attivare entro il giorno successivo a quello di controllo (ovvero martedì e venerdì), restano in vigore fino al giorno di controllo successivo.
<b>Secondo livello (semaforo rosso)</b>	Attivato dopo il 10° giorno di superamento consecutivo misurato nella stazione di riferimento del valore limite di 50 µg/m <sup>3</sup> della concentrazione PM <sub>10</sub> , sulla base della verifica effettuata nelle giornate di lunedì e giovedì (giornate di controllo) sui 10 giorni antecedenti. Le misure temporanee, da attivare entro il giorno successivo a quello di controllo (ovvero martedì e venerdì), restano in vigore fino al giorno di controllo successivo.
<b>Non attivazione del livello successivo a quello in vigore</b>	Se nelle giornate di controllo di lunedì e giovedì l'analisi dei dati della stazione di riferimento porterebbe ad una variazione in aumento del livello esistente (ovvero da verde ad arancio e da arancio a rosso), ma le previsioni meteorologiche e di qualità dell'aria prevedono per il giorno in corso e per il giorno successivo condizioni favorevoli alla dispersione degli inquinanti, il nuovo livello non si attiva e rimane valido il livello in vigore fino alla successiva giornata di controllo.
<b>Condizioni di rientro al livello verde (nessuna allerta)</b>	Il rientro da un livello di criticità qualunque esso sia (arancio o rosso) avviene se, sulla base della verifica effettuata nelle giornate di controllo di lunedì e giovedì sui dati delle stazioni di riferimento, si realizza una delle due seguenti condizioni: 1) la concentrazione del giorno precedente il giorno di controllo è misurata al di sotto del valore limite di 50 µg/m <sup>3</sup> e le previsioni meteorologiche e di qualità dell'aria prevedono per il giorno in corso ed il giorno successivo condizioni favorevoli alla dispersione degli inquinanti; 2) si osservano due giorni consecutivi di concentrazione misurata al di sotto del valore limite di 50 µg/m <sup>3</sup> nei quattro giorni precedenti al giorno di controllo. Il rientro al livello verde ha effetto a partire dal giorno successivo a quello di controllo.

**Tabella 6.14 Livello di allerta e meccanismo di attivazione delle misure temporanee omogenee**

Le misure temporanee omogenee di 2° livello (aggiuntive rispetto a quelle di 1° livello) sono:

- Estensione delle limitazioni per le autovetture private di classe emissiva almeno Euro 4 diesel in ambito urbano nella fascia oraria 8.30-18.30 e per i veicoli commerciali almeno

Euro 3 diesel nella fascia oraria 8.30 – 18.30 ed Euro 4 diesel nella fascia oraria 8.30 – 12.30. Le deroghe previste sono le medesime individuate in caso di allerta di 1° livello;

- Divieto di utilizzo di generatori di calore domestici alimentati a biomassa legnosa (in presenza di impianto di riscaldamento alternativo) aventi prestazioni energetiche ed emissive che non sono in grado di rispettare i valori previsti almeno per la classe 4 stelle in base alla classificazione ambientale introdotta dal decreto attuativo dell'articolo 290, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152.

Le misure temporanee omogenee si applicano prioritariamente nelle aree urbane dei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite del PM<sub>10</sub>.

#### **6.2.5.2. Relazioni con il Progetto**

Tra gli impegni e le azioni dell'accordo di Programma per il miglioramento della qualità dell'aria sono previste limitazioni in ambito urbano ma non sono menzionate o previste particolari limitazioni relative agli interventi sulle infrastrutture autostradali esistenti in quanto l'ambito autostradale è di competenza nazionale e pertanto gli obiettivi e gli standard di qualità dell'aria, ai fini della protezione della salute umana e dell'ambiente nel suo complesso, nonché la valutazione per il monitoraggio del rispetto degli standard ed il raggiungimento degli obiettivi preposti, sono indicati dalla legislazione nazionale ed in particolare dal D. lgs 152/2006, dal D. lgs 155/2010 e dal D. lgs 81/2018.

### 6.3. INQUINAMENTO ACUSTICO

#### 6.3.1. Normativa di riferimento

I riferimenti legislativi di base sono costituiti dalla legge quadro sull'inquinamento acustico e dai successivi regolamenti e decreti applicativi.

Riportiamo qui di seguito i punti salienti delle normative vigenti, limitando l'analisi a quanto di competenza di un gestore di infrastrutture autostradali.

Il D.P.C.M. del 1° marzo 1991 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno".

Questo decreto, nonostante sia oramai superato in quasi tutti i suoi contenuti in seguito all'emanazione della Legge Quadro 447/95 ed i suoi decreti attuativi, è stato il primo a sollevare la questione dell'inquinamento acustico in ambiente esterno ed abitativo ed ha fissato i limiti massimi di esposizione al rumore nei suddetti ambienti ed è il decreto che attribuisce ai comuni la competenza della zonizzazione acustica.

La Legge 26 ottobre 1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" (Gazzetta Ufficiale n. 254 del 30 ottobre 1995):

- le infrastrutture di trasporto stradali vengono assimilate alle sorgenti sonore fisse (art. 2, comma 1, punto c) e per esse vengono fissati, con apposito decreto attuativo, specifici valori limite di esposizione per gli ambienti abitativi disposti entro le fasce di pertinenza proprie dell'infrastruttura stessa (art. 2, comma 2);
- per le infrastrutture di trasporto non si applica il criterio del limite differenziale (art. 15, comma 1);
- per i servizi pubblici di trasporto essenziali (ferrovie, autostrade, aeroporti, ecc.) devono essere predisposti piani pluriennali di risanamento al fine di ridurre l'emissione di rumore (art. 3, comma 1, punto i);
- i progetti di nuove realizzazioni, modifica o potenziamento di autostrade, strade extraurbane principali e secondarie devono essere redatti in modo da comprendere una relazione tecnica sull'impatto acustico; tali attività sono obbligatorie nel caso vi sia la richiesta dei Comuni interessati (art. 8, comma 2) oltre che nei casi previsti dalla vigente legge n° 349 sulla valutazione dell'impatto ambientale; tali progetti dovranno essere strutturati secondo quanto prescritto dai regolamenti di esecuzione emanati dal Ministero dell'Ambiente (art. 11, comma 1);
- per la realizzazione degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore, gli enti proprietari o concessionari di infrastrutture autostradali sono obbligati ad impegnare, in via ordinaria, una quota fissa non inferiore al 5% dei fondi di bilancio previsti per le attività di manutenzione e di potenziamento delle infrastrutture stesse (art. 10). Il valore del 5% è stato successivamente elevato al 7% dalla legge finanziaria del 1999.

Il Decreto Ministero Ambiente 16 marzo 1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico" (Gazzetta Ufficiale n. 76 del 1° aprile 1998):

Allegato C "Metodologia di misura del rumore stradale"

- per la valutazione dell'inquinamento acustico dovuto al traffico stradale, il monitoraggio del rumore deve essere eseguito per un tempo di misura non inferiore ad una settimana, in corrispondenza della facciata più esposta al rumore. I parametri da utilizzare per la descrizione dello stato di inquinamento sono i livelli equivalenti diurni e notturni, sia giornalieri che settimanali.

Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 31 marzo 1998 "Atto di indirizzo e coordinamento recante criteri generali per l'esercizio dell'attività del tecnico competente in acustica" (Gazzetta Ufficiale n. 120 del 26 maggio 1998):

- vengono individuati i criteri per ottenere la qualifica di "tecnico competente in acustica", ai fini dell'esecuzione corretta di rilievi e piani di risanamento;

Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" (Gazzetta Ufficiale n. 280 del 1° dicembre 1997):

- per le autostrade vengono fissati fasce di pertinenza acustica e specifici limiti; per i ricettori posti all'interno di tali fasce non valgono i limiti della zonizzazione acustica adottata dai comuni. Al di fuori delle fasce di competenza, il rumore del traffico autostradale deve rispettare i valori di zonizzazione. In ogni caso occorre sempre tener conto di tutte le sorgenti di rumore che possono interessare i ricettori in esame.

Il Decreto Ministero Ambiente 29 novembre 2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore" (Gazzetta Ufficiale n. 285 del 6 dicembre 2000):

- viene fissato il termine entro cui (febbraio 2004, art. 2, comma 2, punto b2) l'Ente proprietario o gestore dell'autostrada deve predisporre il piano di risanamento acustico della propria infrastruttura; in tale piano devono essere specificati costi, priorità e modalità di intervento (barriere, pavimentazioni, eventuali interventi effettuati sui singoli ricettori, ecc.), nonché tempistiche di attuazione (art. 2, comma 4). Viene fissato il periodo entro cui devono essere completate le opere di risanamento, cioè 15 anni dalla data di presentazione del piano a Regioni, Comuni e Ministero dell'Ambiente (art. 2, comma 2, punto b3);
- vengono fissati i criteri in base ai quali calcolare la priorità degli interventi, prendendo cioè in considerazione il numero di ricettori esposti e la differenza fra livelli attuali di rumore e limiti ammissibili (allegato 1);
- vengono fissati i criteri di progettazione acustica degli interventi, individuando i requisiti dei modelli previsionali utilizzabili per la simulazione acustica ed il calcolo delle barriere; vengono anche fornite indicazioni sui criteri di progettazione strutturale (allegato 2);
- vengono riportati i criteri per la qualificazione dei materiali e la conformità dei prodotti, facendo principalmente riferimento alle recenti norme europee sulle barriere antirumore per impieghi stradali, ovvero UNI-EN 1793 e UNI-EN 1794;
- vengono riportati i criteri secondo cui valutare la concorsualità di più sorgenti, in modo da garantire ai ricettori esposti il raggiungimento dei valori considerati come ammissibili, anche in presenza di ulteriori fonti di rumore in aggiunta all'infrastruttura autostradale.

Il Decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 2004 “Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447” (GU n. 127 del 1° giugno 2004):

Questo Decreto completa lo scenario legislativo in merito al rumore viario in quanto arriva a fissare dei limiti a seconda della tipologia di infrastruttura stradale ed in funzione di fasce di pertinenza. All'interno di queste ultime non si deve tenere conto delle zonizzazioni acustiche comunali. In particolare:

- Ai fini dell'applicazione del Decreto l'art.1 adotta le seguenti distinzioni:
  - Infrastruttura stradale: l'insieme della superficie stradale, delle strutture e degli impianti di competenza dell'ente proprietario, concessionario o gestore necessari per garantire la funzionalità e la sicurezza della strada stessa.
  - Infrastruttura stradale esistente: quella effettivamente in esercizio o in corso di realizzazione o per la quale è stato approvato il progetto definitivo alla data di entrata in vigore del presente decreto.
  - Infrastruttura stradale di nuova realizzazione: quella in fase di progettazione alla data di entrata in vigore del presente decreto e comunque non ricadente nella lettera b.
  - Ampliamento in sede di infrastruttura stradale in esercizio: la costruzione di una o più corsie in affiancamento a quelle esistenti, ove destinate al traffico veicolare.
  - Affiancamento di infrastrutture stradali di nuova realizzazione a infrastrutture stradali esistenti: realizzazione di infrastrutture parallele a infrastrutture esistenti o confluenti, tra le quali non esistono aree intercluse non di pertinenza delle infrastrutture stradali stesse.
  - Fascia di pertinenza acustica: striscia di terreno misurata in proiezione orizzontale, per ciascun lato dell'infrastruttura, a partire dal confine stradale, per la quale il presente decreto stabilisce i limiti di immissione del rumore.
- le infrastrutture stradali sono definite dall'articolo 2 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e successive modificazioni e vengono suddivise in:
  - A. autostrade;
  - B. strade extraurbane principali;
  - C. strade extraurbane secondarie;
  - D. strade urbane di scorrimento;
  - E. strade urbane di quartiere;
  - F. strade locali.
- le disposizioni di cui al presente decreto si applicano: a) alle infrastrutture esistenti, al loro ampliamento in sede e alle nuove infrastrutture in affiancamento a quelle esistenti, alle loro varianti; b) alle infrastrutture di nuova realizzazione;
- i valori limite di immissione stabiliti dal presente decreto sono verificati, in corrispondenza dei punti di maggiore esposizione, in conformità a quanto disposto dal DMA del 16 marzo 1998 e devono essere riferiti al solo rumore prodotto dalle infrastrutture stradali;

- per le infrastrutture di nuova costruzione il proponente l'opera individua i corridoi progettuali che possano garantire la migliore tutela dei ricettori presenti all'interno della fascia di studio di ampiezza pari a quella di pertinenza, estesa ad una dimensione doppia in caso di presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo;
- per le infrastrutture esistenti i valori limite di immissione, devono essere conseguiti mediante l'attività pluriennale di risanamento di cui al DMA del 29 novembre 2000, con l'esclusione delle infrastrutture di nuova realizzazione in affiancamento di infrastrutture esistenti e delle varianti di infrastrutture esistenti per le quali tali valori limite si applicano a partire dalla data di entrata in vigore del presente decreto, fermo restando che il relativo impegno economico per le opere di mitigazione è da computarsi nell'insieme degli interventi effettuati nell'anno di riferimento del gestore. In via prioritaria l'attività pluriennale di risanamento dovrà essere attuata all'interno dell'intera fascia di pertinenza acustica per quanto riguarda scuole, ospedali, case di cura e case di riposo e, per quanto riguarda tutti gli altri ricettori, all'interno della fascia più vicina all'infrastruttura. All'esterno della fascia più vicina all'infrastruttura, le rimanenti attività di risanamento dovranno essere armonizzate con i piani di cui all'articolo 7 della Legge n. 447 del 1995;
- limiti e fasce di competenza sono definiti dalle tabelle 1 (strade di nuova realizzazione) e dalla tabella 2 (strade esistenti e assimilabili)

TIPO DI STRADA Secondo codice della strada	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri recettori	
		Diurno [dB(A)]	Notturmo [dB(A)]	Diurno [dB(A)]	Notturmo [dB(A)]
<b>A - autostrada</b>	250	50	40	65	55

\* per le scuole vale solo il limite diurno

**Tabella 6.15 Stralcio della Tabella 1, All. 1 del DPR 142/2004, Limiti di immissione per le strade di nuova realizzazione:**

TIPO DI STRADA Secondo codice della strada	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri recettori	
		Diurno [dB(A)]	Notturmo [dB(A)]	Diurno [dB(A)]	Notturmo [dB(A)]
<b>A - autostrada</b>	100 (fascia A) 150 (fascia B)	50	40	70 65	60 55

\* per le scuole vale solo il limite diurno

**Tabella 6.16 Stralcio della Tabella 2, All. 1 del DPR 142/2004, Limiti di immissione per le strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti)**

- Qualora i valori di cui alle tabelle 1 (strade di nuova realizzazione) e 2 (strade esistenti e assimilabili) e, al di fuori della fascia di pertinenza, i valori stabiliti nella tabella C del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 novembre 1997, non siano tecnicamente conseguibili, ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzino l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui ricettori, deve essere assicurato il rispetto dei seguenti limiti:
  - 35 dB(A) Leq notturno per ospedali, case di cura e case di riposo;
  - 40 dB(A) Leq notturno per tutti gli altri ricettori;

- 45 dB(A) Leq diurno per le scuole.

Tali valori sono misurati al centro della stanza, a finestre chiuse, con il microfono posto all'altezza di 1,5 m. dal pavimento.

Il Decreto Legislativo n. 194 del 19 agosto 2005 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale" fornisce indicazioni sulle modalità di realizzazione delle mappature acustiche.

Il Decreto Legislativo n. 42 17 febbraio 2017 "Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell'articolo 19, comma 2, lettere a), b), c), d), e), f) e h) della legge 30 ottobre 2014, n. 161" introduce numerose importanti modifiche alla legge quadro n. 447 del 1995 ed in particolare, per quanto concerne il caso in esame, ribadisce la necessità di tener conto sin dalla fase di progettazione del criterio di concorsualità:

- la valutazione di impatto acustico di infrastrutture di trasporto lineari, aeroportuali e marittime deve tenere conto, in fase di progettazione, dei casi di pluralità di infrastrutture che concorrono all'immissione di rumore, secondo quanto previsto dal decreto di cui all'articolo 10, comma 5»

Le Regioni in attuazione dell'art. 2 del DPCM 1.3.91, hanno successivamente emanato specifici Leggi Regionali allo scopo di fornire i criteri generali di riferimento nella predisposizione dei piani di zonizzazione acustica comunale.

Fermo restando che all'interno della fascia di pertinenza autostradale valgono le disposizioni ed i limiti e stabiliti dal DPR 142/2004, per completezza di informazione, si segnalano di seguito i riferimenti alle normative regionali vigenti ed agli atti di approvazione delle zonizzazioni acustiche comunali relative a ciascun comune interessato dall'infrastruttura esistente.

### 6.3.2. Zonizzazioni acustiche Regione Emilia Romagna

A livello regionale e comunale l'inquinamento acustico e le zonizzazioni acustiche sono normati dalle seguenti leggi:

- L.R. n. 15 del 09 maggio 2001 "Disposizioni in materia di inquinamento acustico";
- D.G.R. n. 2053/2001 del 9 ottobre 2001 "Criteri e condizioni per la classificazione acustica del territorio".

Comune	Delibera approvazione Zonizzazione Acustica
Campogalliano	Deliberazione del Consiglio Comunale n.38 del 27.06.2012 "approvazione II variante"
Carpi	Studio Finalizzato alla Zonizzazione Acustica allegato al PRG approvato dal C.C. n. 81 del 06.05.2010
Reggiolo	Delibera di Consiglio Comunale (D.C.C) n. 19 del 28.03.2019
Rolo	D.C.C. n. 30 del 27.04.2004

**Fabbrico** D.C.C. n. 243 del 22.04.2004

**Tabella 6.17 Comuni attraversati dall'A22 in Emilia Romagna con data di approvazione della Zonizzazione Acustica comunale**

La Regione inoltre, segue la procedura di iscrizione nell'elenco nominativo nazionale dei Tecnici Competenti in Acustica (TCA) riconosciuti prima e dopo l'emanazione del D. Lgs 42/2017 "Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell'articolo 19, comma 2, lettere a), b), c), d), e), f) e h) della legge 30 ottobre 2014, n. 161".

### 6.3.3. Zonizzazione acustiche Regione Lombardia

A livello regionale e comunale l'inquinamento acustico e le zonizzazioni acustiche sono regolati dalle seguenti leggi:

- L.R. n.13 del 10 agosto 2001 "Norme in materia di inquinamento acustico";
- D.G.R. n. 8313 dell'8 marzo 2002 in cui vengono indicati i criteri e le modalità per la redazione delle valutazioni di impatto acustico e delle valutazioni previsionali di clima acustico;
- D.G.R. n. 9776 del 2 luglio 2002 sono individuati i criteri per la classificazione acustica del territorio comunale.

Comune	Delibera approvazione Zonizzazione Acustica
Bagnolo San Vito	Contenuta nel PGT comunale approvato con D.C.C. n° 38 del 24.09.2010
Borgo Virgilio*	Per l'ex comune di Virgilio "D.C.C. n. 21 del 22.04.2009"
Castelbelforte	Per l'ex comune di Borgoforte "Delibera di Giunta Comunale n. 80 del 19.12.2013"
Gonzaga	Delibera di C.C. n. 54 del 21.12.2009
Mantova	Deliberazione consiliare n. 40 del 24.05.2007
Moteggiana	Delibera di C.C. n.58 del 22.11.2010
Pegognaga	Contenuta nel PGT approvato con D.C.C. n. 51 del 20.12.2012
Roncoferraro	Delibera di C.C. n. 38 del 30.05.2005
Roverbella	Delibera di C.C. n° 3, del 08.02.2016
San Benedetto Po	Contenuta nel PGT approvato con D.C.C. n.13 del 31.05.2013
San Giorgio	Delibera di Consiglio Comunale n. 12 del 30.04.2013
Bigarello di Mantova	Delibera di C.C. n.9 del 08.04.2014

\* Nato dall'unione dei comuni di Borgoforte e Virgilio il 04/02/2014

**Tabella 6.18 Comuni attraversati dall'A22 in Lombardia con data di approvazione della Zonizzazione Acustica comunale**

### 6.3.4. Zonizzazione acustiche Regione Veneto

A livello regionale e comunale l'inquinamento acustico e le zonizzazioni acustiche sono normati dalle seguenti leggi:

- L.R. n. 21 del 10 maggio 1999 "Norme in materia di inquinamento acustico".

Comune	Delibera approvazione Zonizzazione Acustica
Bussolengo	Delibera di C. C. n. 45 del 18.06.2002
Castel d'Azzano	Delibera di C. C. n. 7 del 13.03.2003
Nogarole Rocca	Delibera di C.C. n. 3 del 10.02.2016 - "Variante "29" al P.R.G."
Povegliano Veronese	Delibera di C. C. n. 3 del 27.03.2003
Sommacampagna	Contenuta nel P.A.T adottato con Delibera Consiliare n°2 in data 19.01.2009; Deliberazione n. 556 del 03/05/2013 la Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 15, comma 6, della Legge Regionale n. 11 del 23.04.2004, ha ratificato l'approvazione del P.A.T. del Comune di Sommacampagna.
Sona	Delibera di C.C. n. 111 del 29.11.2004
Verona	Delibera di Consiglio Comunale del 13 novembre 1998 n. 108 "Adozione del Piano di Zonizzazione Acustica"; Delibera della Giunta Comunale n. 441 del 27.12.2017 (mappa acustica strategica)
Vigasio	Delibera di C. C. n.12 del 08.02.2003
Villafranca di Verona	Delibera di C. C. n. 53 del 23.10.2001

**Tabella 6.19 Comuni attraversati dall'A22 in Veneto con data di approvazione della Zonizzazione Acustica comunale**

### 6.3.5. Relazioni con il Progetto

Lo stralcio della Tabella 2, All. 1 del DPR 142/2004, stabilisce i limiti di immissione acustica per le strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti) e la fascia di pertinenza acustica.

Nel caso di interventi di ampliamento di autostrade la fascia di pertinenza acustica è di 250 m. (fascia A 100 m. e fascia B 100-250 m.) e i limiti di emissione diurni sono di 50 dB per le scuole, le case di cura/riposo e gli ospedali e di 70 dB (fascia A) e 65 dB (fascia B) per gli altri recettori e quelli notturni sono di 40 dB per ospedali, case di cura/riposo di 40 dB e per gli altri recettori (scuole comprese) di 60 dB (fascia A) e 55 dB (fascia B).

TIPO DI STRADA Secondo codice della strada	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri recettori	
		Diurno [dB(A)]	Notturno [dB(A)]	Diurno [dB(A)]	Notturno [dB(A)]
A - autostrada	100 (fascia A)	50	40	70	60
	150 (fascia B)			65	55

\* per le scuole vale solo il limite diurno

**Tabella 6.20 Stralcio della Tabella 2, All. 1 del DPR 142/2004, Limiti di immissione per le strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti)**

Nel caso in cui siano superati i valori riportati alla tabella 2 (strade esistenti e assimilabili) e, al di fuori della fascia di pertinenza, i valori stabiliti dalle zonizzazioni acustiche comunali, dovranno essere proposte adeguate misure di mitigamento e abbattimento degli impatti al fine di rispettare la soglia della "compatibilità ambientale".

## 6.4. AREE PROTETTE E RETE NATURA 2000

### 6.4.1. Introduzione

L'infrastruttura viaria A22 attraversa la bassa pianura del Po caratterizzata da un territorio ad elevata antropizzazione e costituisce uno degli assi portanti di un sistema insediativo complesso ed economicamente molto sviluppato che vede la rapida alternanza di centri abitati, zone industriali-artigianali e superfici coltivate in modo intensivo e specializzato, caratterizzate da elevati livelli di produttività e meccanizzazione.

Gli unici aspetti naturali residui, come si è già emerso in relazione agli strumenti di pianificazione paesistica, sono principalmente legati alla fitta rete dei corpi idrici e dunque costituiti da zone umide, alvei fluviali, ambiti boschivi golenali, esigui lembi di boschi planiziali ed ai bacini d'acqua artificiali rinaturalizzati. Il paesaggio agrario, d'altra parte, nonostante un mosaico ambientale molto semplificato, presenta ancora, in qualche caso, elementi di semi-naturalità, per lo più lineari o comunque di estensione areale limitata, quali pioppeti, filari d'argine, alberature stradali, ambiti di colture promiscue e vite maritata sul modello della piantata padana, argini maestri ed argini secondari, nonché una rete di canali e cavi irrigui con le relative opere meccaniche di regolazione.

Le componenti naturali e semi-naturali rimaste all'interno di un sistema così altamente artificializzato rivestono dunque notevole interesse, tale da giustificare, oltre ai provvedimenti attivati dagli strumenti di pianificazione territoriale e paesaggistica già considerati, l'istituzione sul territorio di alcune aree protette (parchi e riserve naturali), nonché la presenza di vari Siti di Interesse Comunitario (SIC) appartenenti alla Rete Natura 2000.

### 6.4.2. Aree naturali protette

La classificazione delle aree protette ai sensi della Legge quadro nazionale (Legge 6 dicembre 1991, n.394) prevede l'istituzione di parchi nazionali, parchi regionali e riserve naturali di interesse statale o regionale.

Alcune regioni hanno legiferato in materia specificando i contenuti della legge quadro ed ampliando la classificazione identificando altre categorie di aree naturali protette regionali, provinciali o locali quali i monumenti naturali (Lombardia, Lazio, Sardegna), aree naturali protette di interesse locale (Toscana), parchi locali di interesse sovracomunale (Lombardia), biotopi (Trentino Alto Adige) ecc...; non tutte queste categorie sono comprese nell'elenco ufficiale del Ministero dell'Ambiente, che non comprende nemmeno le oasi gestite da associazioni ambientaliste o privati.

Si elencano di seguito le aree naturali protette presenti, provincia per provincia (intese in senso lato, con riferimento a quanto indicato sul portale dei parchi italiani [www.parks.it](http://www.parks.it)).

Le aree attraversate dall'infrastruttura o prossime all'asse autostradale interessato dal progetto sono indicate in grassetto e saranno analizzate sinteticamente al fine di mettere in luce eventuali possibili interferenze con il progetto, si rimanda al quadro di riferimento ambientale per gli aspetti di maggiore dettaglio.

*Provincia di Reggio Emilia:*

- Parco Nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano

- **Riserva Naturale Regionale “Casse di Espansione del Fiume Secchia” (1)**
- Riserva Naturale Regionale “Fontanili di Corte Valle Re”
- Riserva Naturale Regionale “Rupe di Campotrera”
- Oasi di Bianello

*Provincia di Modena:*

- Parco Regionale Alto Appennino Modenese (del Frignano)
- **Riserva Naturale Regionale “Casse di Espansione del Fiume Secchia” (1)**
- Parco Regionale dei Sassi di Roccamalatina
- Riserve Naturali Regionali “Salse di Nirano”
- Riserve Naturali Regionali “Sassoguidano”

*Provincia di Mantova*

- **Parco Regionale del Mincio (2)**
- Parco Regionale dell'Oglio Sud
- Riserva Naturale Regionale Isola Boschina
- Riserva Naturale Regionale Complesso Morenico di Castellaro Lagusello
- Riserva Naturale Regionale Garzaia di Pomponesco
- Riserva Naturale Regionale Isola Boscone
- Riserva Naturale Regionale Le Bine
- Riserva Naturale Regionale Palude di Ostiglia
- Riserva Naturale Regionale Torbiere di Marcaria
- **Riserva Naturale Regionale Vallazza (3)**
- Riserva Naturale Regionale Valli del Mincio
- Parchi Locali di Interesse Sovracomunale: Parco San Lorenzo, Parco San Colombano, Parco delle Colline Moreniche, Parco delle Golene Foce Secchia, Parco Golenale del Gruccione, Parco La Golena e le sue lanche, Parco Solferino, Parco Golenale lungo Po

*Provincia di Verona:*

- Parco Regionale della Lessinia
- Riserva naturale integrale Regionale Gardesana Orientale
- Riserva naturale integrale Regionale Lastoni Selva Pezzi
- Parco dell'Adige

#### 6.4.2.1. **Riserva Naturale Regionale orientata “Casse di Espansione del Fiume Secchia”**

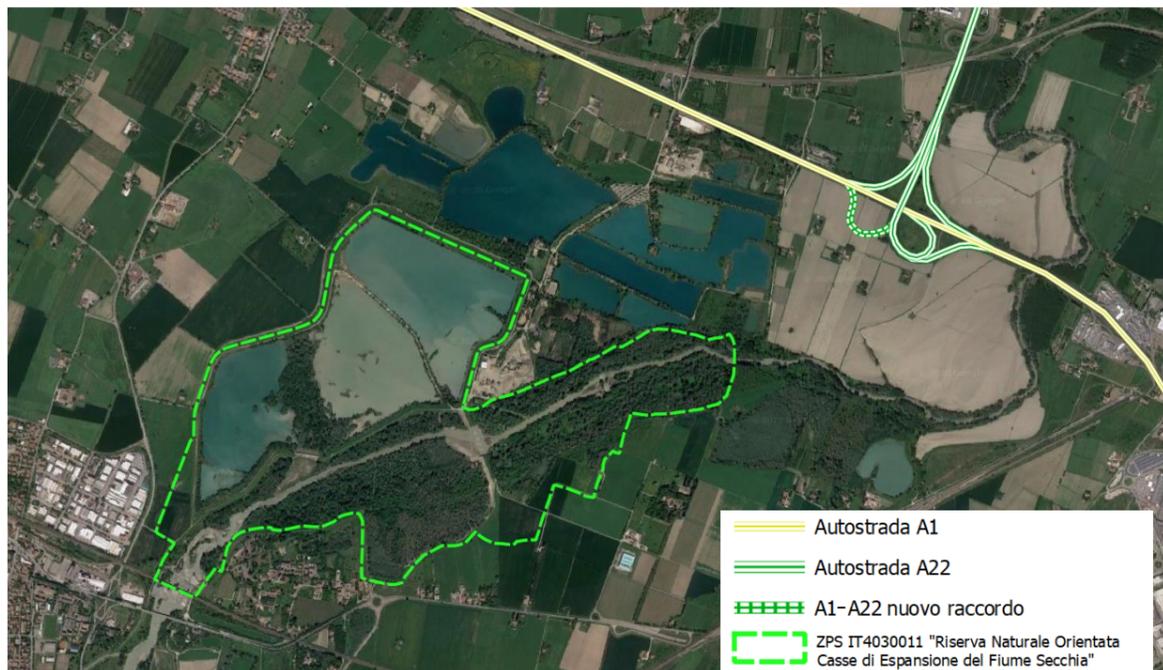
##### 6.4.2.1.1. Descrizione

L'area è gestita dal “Consorzio di gestione del parco fluviale del Secchia”, è stata istituita nel 1996 (DCR 516/1996) a cavallo tra le province di Modena e Reggio Emilia, appena a Nord della Via Emilia, interessa i comuni di Rubiera, Campogalliano e Modena, ed ha un'ampiezza di poco più di 255 ha, coincide parzialmente con il sito SIC/ZPS IT4030011 “Casse di espansione del Secchia” che copre un'area leggermente più ampia.

È costituita da una zona umida originatasi in seguito alla costruzione di una traversa fluviale, nel 1980, finalizzata a regolare le piene del fiume. Nonostante le imponenti opere idrauliche in cemento, l'area ha acquisito nel giro di pochi anni valenze naturalistiche di grande interesse, venendo a ricreare il paesaggio di paludi miste a boschi riparali che aveva caratterizzato le valli di Rubiera fino al dopoguerra: specchi d'acqua ferma permanenti più o meno estesi, interrotti da isolotti e penisole soggette a periodiche sommersioni dove si è rapidamente sviluppata una rigorosa vegetazione spontanea, specie idrofite (brasca, miriofillo, ninfee) ed alofite (tifa, carice, giunchi e iris). Inoltre è particolarmente numerosa l'avifauna acquatica, sia stanziale che migratoria, favorita dalla ricca presenza di pesci artificialmente introdotti per la pesca. È presente nel parco un complesso architettonico di interesse storico-culturale, composto da una corte, una chiesa ed una costruzione colonica a corte, una chiesa ed una torre, oggi a servizio del circuito di visita.

#### 6.4.2.1.2. Relazioni con il Progetto

Le modifiche proposte allo svincolo di raccordo tra l'A22 e l'A1 occupano un'area agricola adibita a seminativo collocata a circa 800 m. in direzione Nord-Est rispetto al perimetro dell'area protetta. Tali modifiche non determinano interazioni significative con l'area protetta in quanto le zone umide, tipiche della riserva naturale e l'alveo del Fiume Secchia, non sono interessate da modifiche dirette (occupazione di suolo, bonifiche) e/o indirette (modifiche che possono variare la portata delle acque in ingresso e/o in uscita della zona umida).



**Figura 6-12 Perimetro della Riserva Naturale Regionale orientata "Casse di Espansione del Fiume Secchia" e indicazione delle zone interessate dal Progetto di ampliamento dell'A22**

#### 6.4.2.2. **Parco Regionale del Mincio e Riserva Naturale Vallazza**

##### 6.4.2.2.1. Descrizione

Il parco è stato istituito come parco fluviale nel 1984 (Legge Regione Lombardia 8 settembre 1984 n.47), e dispone di un ente gestore proprio nato dal consorzio dei comuni interessati. Interessa tutto il corso lombardo del Mincio e si sviluppa esclusivamente nella provincia di Mantova e più precisamente nei Comuni di Mantova, Ponti sul Mincio, Monzambano, Volta Mantovana, Goito, Marmirolo, Porto Mantovano, Rodigo, Curtatone, Borgo Virgilio, Bagnolo S.Vito, Roncoferraro, Sustinente.

Ha un'estensione di 15.942 ha e comprende al suo interno alcune riserve naturali e siti natura 2000:

- la riserva statale Bosco Fontana:(233 ha) gestita dal Corpo Forestale dello Stato, coincidente con il SIC IT20B0011 omonimo.
- la riserva regionale Castellarò Lagusello (209 ha), coincidente con il SIC IT20B0012 "Complesso morenico di Castellano Lagusello"
- la riserva regionale Valli del Mincio (1.426 ha), quasi coincidente con la ZPS IT20B0009 omonima e già area protetta ai sensi della Convenzione di Ramsar20;
- la riserva regionale Vallazza (538 ha), coincidente con il SIC IT20B0010 omonimo;
- Il SIC IT20B0014 "Chiavica del Moro" (25 ha).

Il Mincio nasce dal lago di Garda e confluisce nel Po dopo circa 70 chilometri di territorio che fortemente modellato dal ghiaccio, dall'acqua e dall'intervento dell'uomo. Il territorio è morfologicamente vario e ricco e paesaggi: si susseguono il paesaggio collinare dei rilievi morenici ricoperti da vigneti e querceti (Castellano Lagusello), il paesaggio dei terrazzi fluviali, prima ghiaioso-sabbiosi, dove il letto del fiume si allarga in un'ampia zona paludosa (valli del Mincio) fino alla zona che ospita i laghi di Mantova, e poi limoso-argillosi, dove le attività estrattive del passato recente hanno portato alla formazione specchi d'acqua e zone umide di particolare pregio naturalistico (Vallazza), fino al paesaggio delle aree umide del fondovalle alluvionale.

Il parco è caratterizzato da una grande varietà di habitat, dai prati aridi ai boschi misti riparali, hanno particolare importanza le zone umide e palustri che ospitano oltre ad una ricca vegetazione igrofila, numerose specie ornitiche anche rare ed anfibie.

Notevole il sistema di chiuse e canali storici e gli elementi architettonici ed artistici, chiese e ville dei tempi dei Gonzaga.

##### 6.4.2.2.2. Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Mincio

Dal punto di vista normativo esiste un Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Mincio, redatto ai sensi della legislazione regionale in materia di aree naturali protette (Legge Regionale 28/2016 "Riorganizzazione del sistema lombardo di gestione e tutela delle aree regionali protette e delle altre forme di tutela presenti sul territorio"). Il Piano è stato approvato nel 2000 con D.G.R. n. 7/193 del 28 giugno 2000. Con il D.G.R. 22 dicembre 10

n.9/1041 è stata approvata una variante parziale (n.1) al piano territoriale di coordinamento del Parco Regionale del Mincio che ha reso necessario l'aggiornamento della cartografia esistente.

Inoltre nel dicembre 2014 è stata avviata una seconda variante parziale al PTC del Parco Regionale. La delibera della Comunità del Parco n. 2 del 28 gennaio 2019 ha approvato le controdeduzioni alle osservazioni pervenute alla variante al PTC n. 2. Tali modifiche non riguardano le zone lambite dal tracciato autostradale.

Il piano ha effetti di piano paesistico coordinato con i contenuti paesistici del piano territoriale di coordinamento provinciale, le previsioni del piano sono vincolanti per chiunque e sono recepite di diritto negli strumenti urbanistici generali comunali dei comuni interessati.

Il piano è composto dalle norme tecniche, relativi allegati (luoghi notevoli ed edifici di carattere storico, viabilità di interesse ambientale e specie vegetali arboree di cui è permessa l'introduzione) e 4 tavole: articolazione territoriale, luoghi notevoli ed aree di tutela idrogeologica, unità ecosistemiche, aree proposte a parco naturale.

#### 6.4.2.2.3. Relazioni con il Progetto

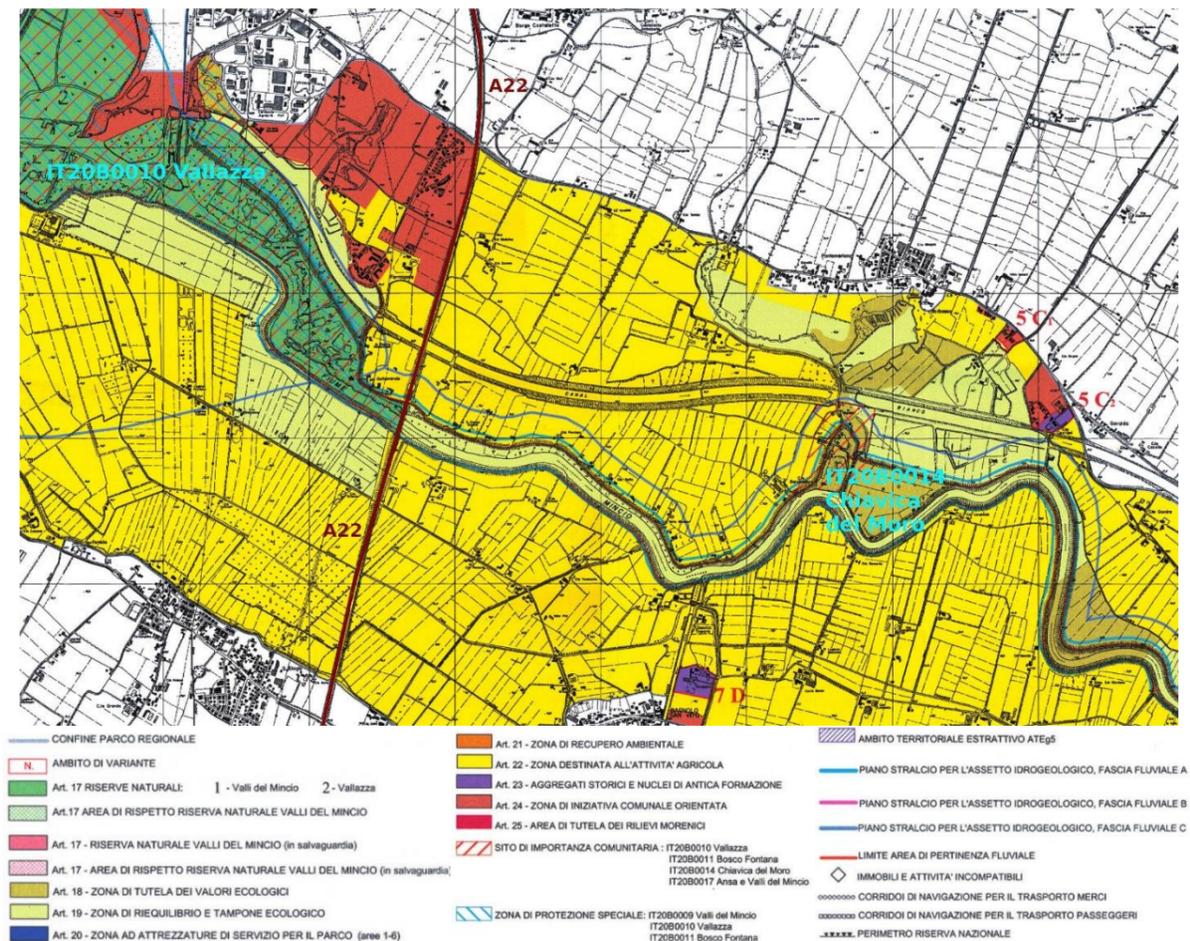
Il Parco è interessato dall'autostrada A22 tra il km. 260+500 ed il km. 264+500, nel territorio comunale di Bagnolo San Vito.

Secondo l'articolazione territoriale contenuta nelle tavole di piano, l'infrastruttura esistente attraversa nella porzione sud, zone destinate alle attività agricole, mentre nella porzione centrale scavalca la fascia di pertinenza fluviale in viadotto, costeggiando per circa 215 m. la Riserva Naturale Orientata di Vallazza, sul lato est della riserva, e la "zona di riequilibrio e tampone ecologico", per circa 510 m. sul lato est e per circa 215 m. sul lato ovest della zona di riequilibrio. Inoltre, nella porzione nord del parco l'infrastruttura presenta a ovest zone di recupero ambientale (per la presenza di cave dimesse) ed a est nuovamente zone destinate alle attività agricole (fig. 6.13).

Analizzando le Norme Tecniche del piano disposizioni relative ad opere quale quella in progetto sono contenute nell'art. 37 "Infrastrutture e impianti tecnologici", ove è riportato che fatti comunque salvi gli adempimenti alla normativa statale in materia di valutazione d'impatto ambientale, i progetti per la realizzazione delle nuove strade statali e provinciali sono sottoposti alla procedura di "dichiarazione di compatibilità ambientale" (DCA) prevista all'art.15. I progetti di ampliamento o rettifica delle strade statali o provinciali sono sempre sottoposti a parere dell'ente gestore e devono rispettare le prescrizioni del comma 4 dell'art. 37 delle Norme Tecniche:

- tutto il percorso deve essere corredato da impianto di barriera verde, realizzata con essenze locali, con funzione di barriera acustica e antinquinamento atmosferico; tale proposta progettuale deve essere compresa nella progettazione esecutiva e deve trovare contestuale finanziamento e coincidenza di esecuzione con i lavori principali;
- i cantieri di lavoro e la viabilità usata dai mezzi operativi devono essere localizzati ed individuati in accordo con l'ente gestore; i progetti esecutivi relativi al ripristino ambientale delle opere eseguite nella realizzazione del cantiere devono essere altresì concordati con l'ente gestore del parco prima dell'inizio dei lavori;

- i tracciati devono salvaguardare con opere di mitigazione la continuità delle reti irrigue e dei percorsi di collegamento dei fondi;
- per il problema delle cavature dei materiali di riporto la scelta dei siti deve essere effettuata in collaborazione con l'ente gestore; tale collaborazione deve avvenire anche per l'individuazione dei percorsi dei mezzi operativi.



**Figura 6-13 Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Mincio, tavola 1 "articolazione territoriale" (Fonte: PTCP del Parco Regionale del Mincio)**

Anche non rientrando l'opera in progetto nella fattispecie esatta della strada statale, l'ultimo comma dell'articolo stabilisce che "fatte salve le prescrizioni relative alle riserve naturali ed alla zona di tutela dei valori ecologici, la realizzazione, l'ampliamento e la modifica delle strade pubbliche diverse da quelle prima indicate, sono comunque soggetti al parere dell'Ente gestore, che può contenere indicazioni in merito:

- all'inserimento dell'opera nel parco sotto il profilo della tutela ambientale;
- alla riduzione dell'effetto di barriera dell'opera al fine di tutelare la continuità ecosistemica ed il collegamento ciclopedonale tra le varie parti del parco;
- al tipo di copertura del ciglio stradale".

Tale parere, comprensivo delle indicazioni di cui ai punti sopra elencati, è già stato acquisito nell'ambito della procedura di VIA del 2010-2011 e, in seguito al recepimento, da parte della società Proponente, delle prescrizioni dell'Ente Parco, lo stesso ha espresso parere favorevole ai fini della verifica di ottemperanza con nota prot. 161.11/2013 del 15/01/2013.

#### 6.4.3. La Rete Natura 2000

##### 6.4.3.1. Introduzione

Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario (allegati I e II della direttiva).

Il recepimento della Direttiva è avvenuto in Italia nel 1997 attraverso il Regolamento D.P.R. 08/09/1997 n.357 modificato ed integrato dal D.P.R. 120 del 12/03/2003.

La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici. Le specie di interesse comunitario sono indicate nell'allegato I della Direttiva. La Direttiva "Uccelli" del 2009 è un aggiornamento della direttiva 79/409/CEE che, in Italia, è stata recepita dalla L. 157 del 11/02/1992.

Le ZPS, la cui designazione avviene sulla base delle procedure, basate interamente su criteri scientifici, stabilite in precedenza dalla Direttiva "Uccelli", entrano a far parte automaticamente della rete Natura 2000 e su di esse si applicano pienamente e le indicazioni della Direttiva "Habitat" in termini di tutela e gestione.

Diversamente avviene per l'identificazione delle ZSC: in primo luogo è previsto, infatti, che gli stati membri individuino (sulla base delle procedure prevista dagli allegati alla direttiva) e comunichino alla commissione dei "proposti siti di importanza comunitaria" (pSIC), tali siti solo dopo essere stati confermati dalla Commissione entrano negli elenchi ufficiali dei Siti di interesse comunitario e diventano a tutti gli effetti "SIC" (gli elenchi sono aggiornati periodicamente).

Una volta che un SIC viene definitivamente inserito nell'elenco ufficiale pubblicato dalla commissione, lo Stato membro pubblica a sua volta le liste dei SIC con proprio decreto e successivamente con ulteriore decreto adottato d'intesa con le regioni e province autonome interessate designa tali aree come ZSC entro il termine massimo di sei anni, stabilendo le priorità in funzione dell'importanza dei siti per il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat e delle specie in essi rilevati nonché alla luce dei rischi di degrado o di distruzione che incombono su detti siti.

Il 28 novembre 2019 è stato adottato dalla Commissione Europea l'ultimo, dodicesimo, aggiornamento delle liste dei SIC per sette regioni biogeografiche, fra cui le tre regioni che interessano l'Italia, alpina, continentale e mediterranea, rispettivamente con le Decisioni 2020/100/UE, 2020/97/UE e 2020/96/UE. Gli aggiornamenti sono basati sulle banche dati inviate nel dicembre 2017.

Gli elenchi dei SIC e della ZPS sono consultabili direttamente sul sito del ministero come recitano l'art. 1 comma 2 del D.M. del 2 aprile 2014 "Le decisioni di esecuzione della Commissione europea che adottano la lista aggiornata dei siti di importanza comunitaria per le regioni biogeografiche alpina, continentale e mediterranea sono direttamente applicabili e sono pubblicate nel sito Internet del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare [www.minambiente.it](http://www.minambiente.it), nell'apposita sezione relativa alle liste dei Siti di importanza comunitaria (SIC)" e l'art 1 comma 1 del D.M. dell'8 agosto 2014 "L'elenco delle ZPS istituite ai sensi dell'art. 3, comma 3, del decreto ministeriale 17 ottobre 2007, con i relativi formulari e cartografie, è pubblicato nel sito internet del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare: [www.minambiente.it](http://www.minambiente.it), nell'apposita sezione relativa alla Rete Natura 2000 - ZPS, ed è tenuto aggiornato con le eventuali modifiche apportate nel rispetto delle procedure comunitarie".

I SIC e le ZPS, possono avere tra loro relazione spaziale, ed anche essere parzialmente o totalmente sovrapposti.

L'annuario dei dati di Rete Natura 2000 aggiornato al 31/12/2017 riporta che, attualmente, in Italia esistono 627 ZPS e 2342 SIC, 2262 dei quali sono stati designati quali ZSC, sovrapposti in 348 casi.

Regione	ZPS			SIC/ZPS			Natura 2000		
	N° siti	Sup.(ha) a terra	%	N° siti	Sup.(ha) a terra	%	N° siti	Sup.(ha) a terra	%
Emilia Romagna	87	187.565	8.4	139	236.241	10.5	158	265.699	11.8
Lombardia	67	297.425	12.5	196	225.581	9.5	245	373.534	15.6
Veneto	67	359.298	19.6	104	369.477	20.1	130	414.298	22.6
<b>Tot. Italia</b>	<b>627</b>	<b>4.909.901</b>	<b>16.2</b>	<b>2342</b>	<b>4.952.801</b>	<b>16.4</b>	<b>2613</b>	<b>5.826.775</b>	<b>19.3</b>

Tabella 6.21 ZPS, SIC/ZPS e siti Natura 2000 (fonte: annuario dei dati 2018 - Rete Natura 2000)

Nelle aree della rete Natura 2000, le direttive comunitarie prevedono l'applicazione di misure di conservazione appropriate, che all'occorrenza implicano la redazione di piani di gestione, specifici o integrati ad altri piani di sviluppo.

Sempre nell'ambito delle misure di conservazione è stata introdotta anche una procedura preventiva, denominata Valutazione d'Incidenza, che prevede l'esame delle ricadute significative causate sui siti della rete, da parte dei piani e dei progetti che non sono



direttamente connessi alla conservazione di habitat e specie per i quali i siti stessi sono stati individuati, e che possono condizionarne, anche indirettamente, l'equilibrio ambientale.

#### **6.4.3.2. Relazioni con il Progetto**

Nelle quattro province interessate dal progetto sono presenti numerosi siti di interesse comunitario, tutti appartenenti alla regione biogeografica continentale. Si riportano di seguito alcuni dati di sintesi circa i siti Natura 2000 presenti nelle 4 province attraversate dal tratto autostradale oggetto di intervento. Tra questi solo i siti prossimi all'asse autostradale dell'A22 vengono identificati con la denominazione e la sigla alfanumerica ufficiale (i tre siti direttamente interessati dall'opera vengono indicati in grassetto, ed indicati da un numero). I siti prossimi all'asse autostradale sono brevemente descritti di seguito.

##### Provincia di Modena e Provincia di Reggio Emilia

Sono presenti in totale 16 SIC, 18 SIC/ZPS, 6 ZPS tra questi è direttamente interessata dall'opera:

- **ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro – IT4040017 (1) nella Provincia di Modena**

Sono presenti nelle vicinanze dell'opera, sebbene non direttamente interessati dall'infrastruttura esistente anche il sito ZPS IT4030019 *Cassa di espansione del Tresinaro* (prov. Reggio Emilia, a ovest di circa 400 m), il SIC/ZPS IT4030011 *Cassa di espansione del Secchia* (prov. MO, a sud di circa 800 m. - v.di Riserva Naturale Regionale omonima al paragrafo precedente), la ZPS IT4040016 *Siepi e Canali di Resega-Foresta* (prov. MO, a est dello svincolo Reggiolo-Rolo di circa 2600 m), la ZPS IT4040015 *Valle di Gruppo* (prov. MO, a est di circa 3.750 m), la ZPS IT4030015 *Valli di Novellara* (prov. RE, a ovest di circa 3.900 m),

##### Provincia di Mantova

Sono presenti in totale 15 SIC, 4 SIC/ZPS, 9 ZPS, tra questi sono direttamente interessati dall'opera:

- **SIC-ZPS Vallazza – IT20B0010 (2), (fa parte del Parco Regionale del Mincio);**

- **ZPS Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia – IT20B0501 (3).**

Inoltre, a circa 2700 m. ad est dell'infrastruttura esistente è presente il SIC IT20B0014 - *Chiavica del Moro*.

##### Provincia di Verona

Sono presenti in totale 19 SIC e 12 SIC/ZPS, tra questi nessuno risulta essere direttamente interessato dall'opera. È presente nelle immediate vicinanze dell'opera, sebbene non sia direttamente interferito dall'autostrada il SIC/ZPS IT3210008 *Fontanili di Povegliano* (a ovest di circa 560 m).

#### 6.4.3.2.1. ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro – IT4040017

Il sito interessa un'area di circa 1100 ettari, ed è localizzato nella bassa pianura modenese nelle vicinanze del confine provinciale con Reggio Emilia (che lo delimita a Ovest e a Nord) e comprende una vasta area agricola scarsamente urbanizzata attraversata dall'Autostrada del Brennero per km. 3+237 e dalla ferrovia Verona-Modena per km. 2+593. Ricade in un'ex area valliva, contigua alla Cassa d'espansione del Tresinaro (RE), caratterizzata da vaste superfici coltivate a riso, colture cerealicole, allevamenti ittici, stagni per l'attività venatoria, un'estesa rete di canali (tra i quali il Collettore Acque Basse Modenesi e la Fossa Raso) e scoli minori. Il sito costituisce una delle zone della pianura emiliano-romagnola con le maggiori densità e superfici di risaie.

Nel sito prevalgono gli habitat umidi di acque mesotrofiche perenni o temporanee per lo più stagnanti e fiancheggiate da chenopodi e paspaleti, non mancano bordi elofitici con canneti e magnocariceti, talora tendenti alla formazione lineare legnosa con salici e pioppi, anche con specie di terreni lungamente inondata come *Gratiola officinalis* e *Scutellaria hastifolia*. In riduzione e minacciato è l'habitat 3150 di acque mesotrofiche con vegetazione di *Magnopotamion* o *Hydrocharition*.

Sono state segnalate almeno 23 specie di uccelli di interesse comunitario, 5 delle quali regolarmente nidificanti (Tarabuso, Tarabusino, Cavaliere d'Italia, Martin pescatore, Averla piccola) e 2 (Falco di palude e Albanella minore) sono nidificanti irregolari. È, inoltre, un'importante area di sosta e di alimentazione al di fuori del periodo riproduttivo per numerose specie di Ardeidi, Anatidi e Limicoli. Raganella e Tritone crestato ancora sopravvivono in un contesto solo in parte a loro ancora favorevole.

Nel tratto della ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro i lavori di ampliamento dell'asse stradale sono previsti all'interno dell'attuale sede stradale.

Inoltre, all'interno della ZPS è prevista la realizzazione di due bacini di laminazione (BL52 e BL53). Il primo sarà localizzato alla pk 291+620 ed ha una superficie di 5.205 m<sup>2</sup> mentre il secondo verrà ubicato all'altezza dal pk 292+500 ed ha una superficie di 4.880 m<sup>2</sup>.

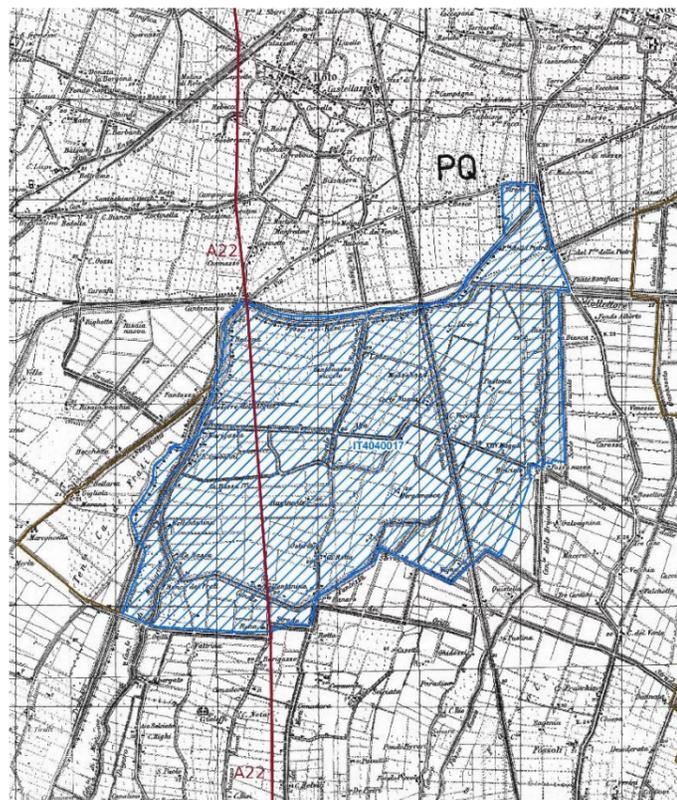


Figura 6-14 Mappa ZPS IT4040017 Valle delle Bruciate e Tresinaro (Fonte MATTM – Dip. Protezione Natura) - autostrada A22 in rosso scuro. Rielaborazione R&M

#### 6.4.3.2.2. SIC-ZPS Vallazza – IT20B0010

Il sito interessa un'area di circa 521 ettari ed è localizzato all'interno del Parco regionale del Mincio nei comuni di Mantova e Borgo Viriglio. Il sito è caratterizzato da elevata naturalità degli habitat presenti. Grande varietà di habitat idro-igrofilo e presenza di formazioni vegetali tipiche degli ambienti umidi pianiziali.

Componente faunistica estremamente ricca e ben differenziata, con presenza, in particolare per l'avifauna, di numerose specie di interesse comunitario, sia come nidificanti che come migratrici. Importante luogo di sosta nel periodo di doppio passo autunnale e primaverile, nonché luogo di svernamento per numerose specie. Significativa anche l'ittiofauna. La Vallazza è una vasta zona umida che comprende al suo interno differenti tipi di habitat acquatici con acque lentiche e lotiche. Vi è la presenza di un ampio specchio lacustre in continuità con il Lago Inferiore di Mantova e con il fiume Mincio; zone palustri di diversa dimensione con acque basse, dominate da canneti e cariceti; numerosi stagni in aree golenali, formati a seguito delle attività estrattive dell'argilla, alcuni isolati, altri in comunicazione con il fiume Mincio e periodicamente sommersi durante le piene del fiume Po; infine, la zona fluviale vera e propria, con acque profonde e correnti. Vi sono poi canali e aperture con acque molto profonde in corrispondenza dell'area portuale da dove partono grosse navi commerciali.

Queste differenti situazioni rendono il sito vocato alla presenza di numerose specie di pesci a differente ecologia della zona a ciprinidi limnofili e delle specie diadrome. Nel complesso la comunità ittica della Vallazza è sicuramente influenzata dalla vicinanza del fiume Po con cui è in comunicazione.

L'autostrada A22 lambisce il margine sud-orientale della ZPS per circa 215 m

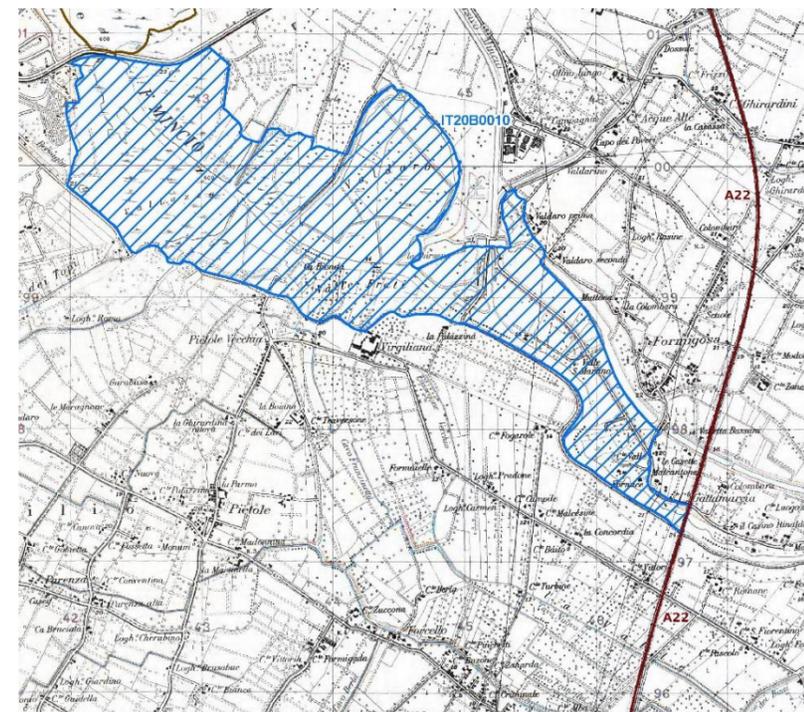


Figura 6-15 Mappa SIC/ZPS IT20B0010 – Riserva Naturale Regionale Vallazza (Fonte MATTM – Dip. Protezione Natura)

#### 6.4.3.2.3. ZPS Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia – IT20B0501

Il sito è composto da 4 aree distinte non contigue per un'estensione totale di circa 7.223 ettari e comprende aree golenali del Fiume Po, con isole e depositi alluvionali, zone umide create dal divagare del fiume e boschi igrofilo ripariali.

Racchiude tutte le espressioni naturali (acque correnti, sabbioni, lanche, bugni, boschi ripariali) e antropiche (pioppeti, seminativi, cave di sabbia e argilla, difese idrauliche, attracchi fluviali, insediamenti urbani, infrastrutture civili e industriali) tipiche del basso corso del Po che, con le sue golene, costituisce la più grande area a naturalità diffusa del mantovano e, più in generale, della Pianura Padana.

Non sorprende quindi la ricchezza faunistica della ZPS soprattutto per quanto riguarda gli uccelli (oltre 200 specie) tra cui Nibbio Bruno, Falco Pescatore, Albanella Minore, Gruccione, Corriere Piccolo, Sterna Comune, Il Fraticello, Beccaccia, Rigogolo.

Tra i mammiferi oltre al Riccio, alla Lepre, alla Donnola e a numerose specie di piccoli roditori, troviamo il Tasso e il Capriolo; tra gli anfibi e i rettili i Tritoni crestato e punteggiato, la Rana verde, la Raganella e i Rospi comune e smeraldino, oltre al Ramarro, al Biacco e alla Natrice. Tra i pesci, infine, il sempre più raro Storione, il Cefalo, l'Anguilla, la Cheppia, la Carpa e il Siluro (una specie danubiana che supera i due metri di lunghezza, che sta creando numerosi problemi all'ittiofauna locale).

Le aree prossime al fiume offrono scorci suggestivi e si raggiungono, compatibilmente con i livelli idrici del periodo, per mezzo di un'estesa rete di strade di servizio perlopiù in terra battuta. Tra queste anche alcune "alzaie": strade fiancheggianti le sponde che venivano utilizzate per trainare contro corrente barche e battelli.

L'autostrada A22 scorre per circa 845 m. lungo il margine Sud-occidentale dell'area della ZPS ricadente nei comuni di San Benedetto Po e di Bagnolo San Vito, che costituisce la porzione centrale della ZPS.

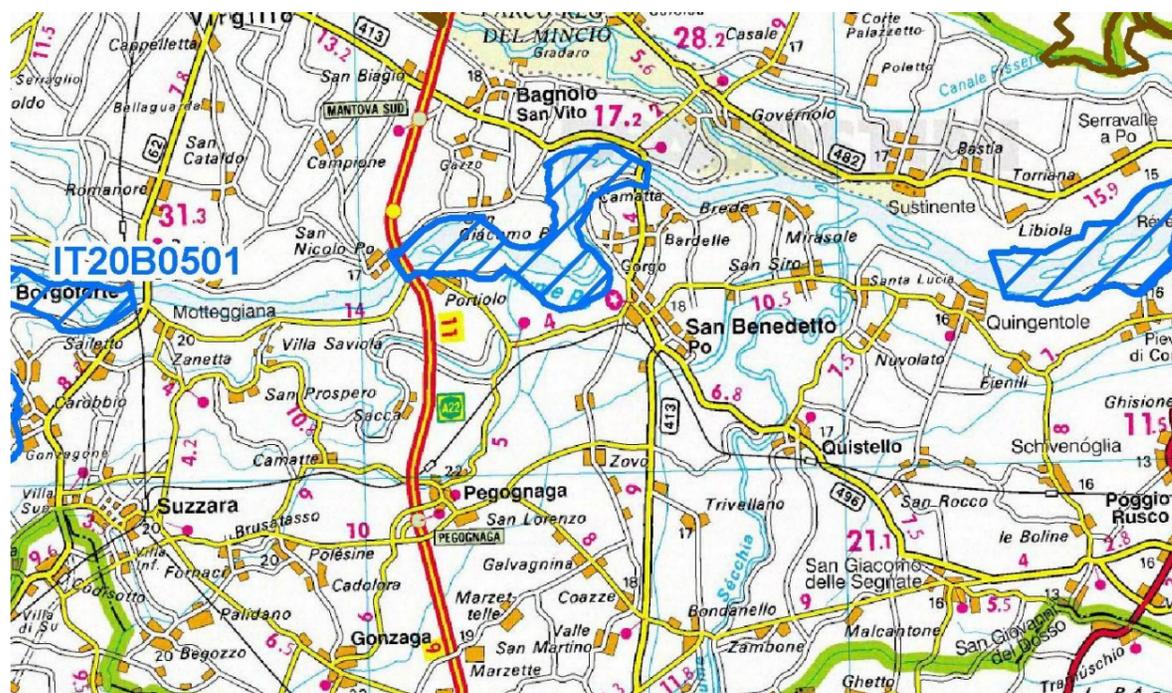


Figura 6-16 Mappa ZPS IT20B0501 (Fonte MATTM – Dip. Protezione Natura)

Si rimanda al quadro di riferimento ambientale, ed in particolare alle Valutazioni di incidenza, per gli aspetti di maggiore dettaglio e per le informazioni relative ai siti Natura 2000 non direttamente interessati dall'opera che qui sono solo citati.

#### 6.4.3.2.4. SIC-ZPS IT3210008 Fontanili di Povegliano

L'area si estende per 118 ettari e appartiene alla Regione Biogeografica "Continente". Il tipo di habitat caratteristico del sito individuato nella Scheda Natura 2000 e corrispondente a quello

riportato nell'allegato I della Direttiva Habitat è il 3260 "Vegetazione sommersa di ranuncoli dei fiumi submontani e delle pianure". Questo habitat ricopre circa il 20% sulla superficie del sito ed ha un grado di rappresentatività del tipo di habitat "significativo".

L'area SIC-ZPS Fontanili di Povegliano si trova ad ovest dell'autostrada A22 da cui dista circa 560 m. pertanto non entra in contatto con l'infrastruttura esistente e, data la modesta occupazione di nuovo suolo prodotta dall'intervento, non si prevedono interazioni significative tra il progetto e l'area o gli elementi oggetto di tutela.

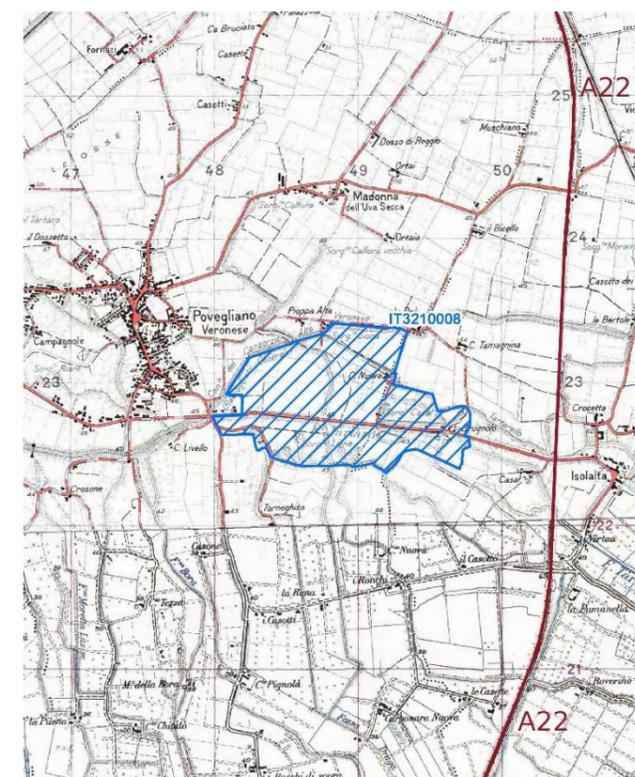


Figura 6-17 Mappa SIC-ZPS IT3210008 (Fonte MATTM – Dip. Protezione Natura); autostrada A22 in rosso scuro. Rielaborazione R&M.



## 6.5. SINTESI DEI VINCOLI NEGLI STRUMENTI PIANIFICATORI DI SETTORE

L'analisi del quadro degli strumenti di pianificazione e programmazione nel settore delle acque e del suolo ed alla prevenzione dei rischi ambientali connessi, evidenzia interazioni significative. Tali interazioni che peraltro sono già state evidenziate nell'ambito del presente studio nel paragrafo dedicato alla Pianificazione Territoriale di area vasta di carattere generale che assume i contenuti della pianificazione specialistica, risultano essenzialmente legate all'attraversamento di un bacino ricco e complesso come quello del Po.

L'autostrada attraversa, all'interno del Bacino del Fiume Po, la Fascia fluviale A per circa 1.150 m. (attraversamento del Fiume Po e del Fiume Mincio), la Fascia fluviale B per circa 570 m. (nei pressi dell'allacciamento A1/A22) e la Fascia fluviale C per circa 34.170 m. Inoltre, il potenziamento dell'A22 prevede la riconfigurazione dello svincolo di raccordo tra l'A1 e l'A22 che ricade quasi completamente nella Fascia fluviale B.

In relazione agli strumenti di gestione delle aree protette, l'analisi già in parte anticipata nel par. 6.4 del presente documento mostra che l'autostrada A22 interseca la ZPS "Valle delle Bruciate e Tresinaro" dalla pk 290+870 alla pk 294+110 e il Parco del Mincio tra la pk 260+500 e la pk 264+500. Inoltre, tra la pk 269+180 e la pk 270+030, attraversa in viadotto la ZPS "Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia".

Come già anticipato in merito all'analisi del quadro dei vincoli, il Progetto prevede un semplice ampliamento dell'attuale sede autostradale che principalmente sfrutta lo spazio libero tra le due carreggiate pertanto l'occupazione di nuovo suolo è molto limitata e non risultano interazioni significative diverse da quelle che si verificano allo stato attuale né rispetto alla vulnerabilità delle acque e dei suoli.

Per quanto riguarda l'attraversamento delle aree protette non sono segnalate particolari interferenze significative. Si osserva che per quanto riguarda il Parco del Mincio, secondo l'art. 37 comma 3 delle NTA del PTC, "i progetti di ampliamento o rettifica delle strade statali o provinciali sono sempre sottoposti a parere dell'ente gestore".

In fase di progettazione è stata prestata particolarmente attenzione in termini localizzativi, al fine di limitare al minimo gli impatti delle aree di cantiere. La realizzazione dell'intervento in progetto non prevede, nel territorio del Parco, la realizzazione di cantieri di deposito ma solo di cantieri locali finalizzati all'esecuzione degli interventi immediatamente attigui (allargamento dei ponti sul fiume Mincio e sul canale Fissero-Tartaro e delle relative rampe; piazzole di sosta; barriere antirumore); questi sono comunque collocati al di fuori del SIC Vallazza (IT20B0010). Analoga attenzione andrà naturalmente prestata in fase di realizzazione. È stata inoltre prevista, unitamente all'intervento di ampliamento, la realizzazione di un nuovo sistema di raccolta e corretto trattamento delle acque di dilavamento delle superfici stradali perché non possano verificarsi in nessun caso fenomeni di inquinamento dei suoli, delle acque o degli habitat tutelati.

## **7. SINTESI SULLE RELAZIONE DELL'INTERVENTO RISPETTO AL QUADRO DELINEATO**

La ricognizione e l'analisi dell'insieme degli strumenti della pianificazione territoriale, urbanistica ed ambientale rispetto all'ambito geografico interessato dall'intervento in progetto, restituisce un quadro complesso e articolato.

Questa complessità è determinata dalla dimensione dell'intervento che prevede la riconfigurazione dell'asse autostradale per un'estensione complessiva di circa 91 km. nonché la riqualificazione dello svincolo di interconnessione con l'autostrada A1, interessando un territorio la cui articolazione amministrativa comprende tre regioni (Emilia Romagna, Lombardia e Veneto), quattro province (Modena, Reggio Emilia, Mantova e Verona) e ventuno comuni.

A fronte di questa complessa articolazione amministrativa, dal punto di vista delle caratteristiche specifiche dell'ambito geografico interessato si riscontra una sostanziale omogeneità dei principali aspetti legati allo sviluppo e all'evoluzione delle morfologie insediative che strutturano questo ambito della bassa pianura padana densamente urbanizzato.

La matrice insediativa vede infatti la presenza di comuni denominatori quali un sistema di nuclei di origine storica di medio-piccola dimensione, immersi in un'urbanizzazione diffusa mista di tipo residenziale e produttivo, la presenza di distretti produttivi specializzati, sequenze di insediamenti organizzati linearmente lungo la viabilità principale e secondaria, un territorio agricolo caratterizzato da elevati livelli di tipicità, un elevato numero di imprese.

Dal punto di vista del governo di questi fenomeni, gli strumenti della pianificazione (nei diversi e specifici livelli di competenza) promuovono processi di riorganizzazione e articolazione delle polarità insediative e di contenimento delle dinamiche dello sprawl urbano e di riassetto territoriale in una prospettiva di valorizzazione delle eccellenze sia agricole che produttive e di sostegno alla competitività. Questi scenari sono accompagnati da un contesto di interventi finalizzati alla razionalizzazione e alla riqualificazione delle dotazioni infrastrutturali.

Contestualmente l'insieme degli strumenti pianificatori rivolge la propria attenzione a strategie di tutela e valorizzazione di un territorio che dal punto di vista degli ambienti naturali e semi-naturali si caratterizza nelle sue generalità mediante un paesaggio agricolo che tende alla semplificazione dei suoi elementi e alla concentrazione degli elementi di naturalità e valenza ecologica in corrispondenza dei principali ambiti fluviali.

### 7.1. SINTESI DELLE RELAZIONI TRA I BACINI DI LAMINAZIONE E LE AREE DI CANTIERE RISPETTO AL QUADRO DELINEATO

La ricognizione e l'analisi d'insieme relative all'ubicazione dei bacini di laminazione di progetto e delle aree di cantiere rispetto alle aree tutelate ai sensi del d. lgs 42/2004 (dalla tabella 3.2 alla 3.5), alle aree SIC/ZPS della rete Natura 2000 (tab. 3.6) e ai vincoli derivanti dalla pianificazione di settore (dalla tabella 3.15 alla 3.21), restituiscono le seguenti osservazioni.

Nelle aree tutelate ai sensi del d.lgs 42/2004, per le quali l'intervento è subordinato ad autorizzazione paesaggistica, ricadono:

- n. 12 bacini di laminazione (di cui 2 in provincia di Modena, 2 in provincia di Reggio Emilia, 1 in provincia di Mantova e 7 in provincia di Verona);
- n. 2 cantieri (entrambi in provincia di Verona).

All'interno del perimetro dei siti SIC/ZPS della rete Natura 2000, per le quali l'intervento è subordinato a valutazione di incidenza ambientale, ricadono:

- n. 2 cantieri (entrambi all'interno della ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro – IT40400017, in provincia di Modena).

Inoltre:

- n. 1 bacino di laminazione è ubicato nelle vicinanze (circa 40 m a Sud del confine) della stessa ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro – IT40400017 (in provincia di Modena);
- n. 1 cantiere è ubicato nelle vicinanze (circa 40 m a Sud del confine) della stessa ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro – IT40400017 (in provincia di Modena).

All'interno di aree assoggettate ad altre tipologie di vincoli derivanti dalla pianificazione urbanistica d'area vasta e a quella di settore, ricadono:

- n. 45 bacini di laminazione (di cui 15 in provincia di Modena, 6 in provincia di Reggio Emilia, 15 in provincia di Mantova e 9 in provincia di Verona);
- n. 8 cantieri (di cui 4 in provincia di Modena, 3 in provincia di Mantova e 1 in provincia di Verona).

Al fine di comprendere le interferenze fra interventi di progetto ed elementi vincolati, nei paragrafi seguenti sono riassunte le caratteristiche dei bacini di laminazione e dei cantieri per ogni tipologia di vincolo interessato.

#### 7.1.1. Interferenze fra bacini di laminazione e aree di cantiere con SIC e ZPS

Il confronto fra quadro dei vincoli e le opere accessorie all'ampliamento dell'asse autostradale, per quanto riguarda i parchi naturali e le aree protette, evidenzia che due bacini di laminazione (BL52 e BL53) ricadono interamente all'interno della ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro – IT40400017 ubicata nel comune di Carpi (MO). Il primo bacino (BL52) sarà localizzato alla pk 291+620 ed ha una superficie di 5.205 m<sup>2</sup> mentre il secondo (BL53) verrà ubicato all'altezza dal pk 292+500 ed ha una superficie di 4.880 m<sup>2</sup>.

Inoltre a sud della ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro, a circa 40 m dal relativo perimetro, è prevista la realizzazione di un bacino di laminazione (BL54) e di un cantiere (3-B-4-b) di tipo B – aree di deposito temporaneo.

Il bacino di laminazione (BL54) ha una superficie di 4.160 m<sup>2</sup> ed è collocato all'altezza della pk 294+110 mentre il cantiere 3-B-4-b, di tipo B, è suddiviso in due aree la prima, prossima alla ZPS, con una superficie di 13.400 m<sup>2</sup> è collocata all'altezza della pk 294+115, la seconda con una superficie di 5000 m<sup>2</sup> è collocata all'altezza dalla pk 294+415.

#### 7.1.2. Interferenze fra bacini di laminazione e aree di cantiere con vincoli del D.lgs 42/2004

Il confronto fra quadro dei vincoli e le opere accessorie all'ampliamento dell'asse autostradale, per quanto riguarda i vincoli definiti dall'art. 136 e 142 del d. lgs 42/2004, rileva che 12 bacini di laminazione e due aree di cantiere ricadono su aree tutelate.

Si tratta in tutti i casi dell'interessamento di aree di rispetto dei corpi idrici (comma 1, lettera c dell'art.142 del D.lgs 42/2004).

Di seguito si riportano le caratteristiche principali delle opere in progetto interferenti con le componenti tutelate, precisando che si tratta in tutti i casi di aree di rispetto dei corpi idrici:

- n. 1 bacino di laminazione (BL64) per una superficie di 1.017 m<sup>2</sup> su 5.083 m<sup>2</sup>; ubicato nel comune di Campogalliano (MO), all'altezza della pk 307+930 (sulle sponde del Cavo Lama);
- n. 1 bacino di laminazione (BL57) avente superficie di 7.991 m<sup>2</sup>; ubicato nel comune di Carpi (MO), all'altezza della pk 298+350 (sulle sponde della Fossa Nuova);
- n. 1 bacino di laminazione (BL51) di superficie di 3.126 m<sup>2</sup>, ubicato nel comune di Rolo (RE), all'altezza della pk 290+710 (sulle sponde del Tresinaro Vecchio-Canale di Migliarina-Fossa Raso);
- n. 1 bacino di laminazione (BL48) di superficie di 2.980 m<sup>2</sup>, ubicato nel comune di Reggiolo (RE), all'altezza della pk 286+757 (sulle sponde del Canale Parmigiana Moglia e Botte Fiuma);
- n. 1 bacino di laminazione (BL42), di superficie di 1.825 m<sup>2</sup> ubicato nel comune di Gonzaga (MN), all'altezza della pk 279+120 (sulle sponde del Collettore della Bonifica Mantovana-Reggiana);
- n. 3 bacini di laminazione (BL14; BL 17 e BL 19) per una superficie complessiva di 13.792 m<sup>2</sup> su 15.572 m<sup>2</sup>, ubicati nel comune di Nogarole Rocca (VR) (sulle sponde del Fosso Rabioso, del Fosso Gamandone e della Fossa Bora);
- n. 1 bacino di laminazione (BL13) di superficie di 11.675 m<sup>2</sup>, ubicato nel comune di Povegliano Veronese (VR), all'altezza della pk 239+280 (sulle sponde della Fossa Gambisa);

- n. 3 bacini di laminazione (BL10; BL 11 e BL 12) aventi una superficie complessiva di 12.781 m<sup>2</sup>, ubicati nel comune di Vigasio (VR) (due collocati sulle sponde della Fossa Giona uno sulle sponde del fiume tartaro);
- n. 1 area di cantiere tipo B – aree di deposito temporaneo – (2-A2-2-b) di superficie di 5.800 m<sup>2</sup>, ubicata nel comune di Povegliano Veronese (VR) all'altezza della pk 239+300 (su tale area, sulle sponde della Fossa Gambisa, dopo la dismissione del cantiere verrà realizzato il BL13);
- n. 1 area di cantiere tipo B – aree di deposito temporaneo – (2-A2-1-b) di superficie di 16.950 m<sup>2</sup>, ubicata nel comune di Vigasio (VR) all'altezza della pk 237+175 (su parte di tale area, sulle sponde della Fossa Giona, dopo la dismissione del cantiere verrà realizzato il BL11).

### 7.1.3. Interferenze fra bacini di laminazione e aree di cantiere con i vincoli derivanti dalla Pianificazione di settore

Per ogni Regione e ogni Provincia si è provveduto ad analizzare le interferenze fra le opere accessorie all'ampliamento dell'asse autostradale e i vincoli derivanti dalla pianificazione di settore.

Di seguito si riportano i vincoli derivanti dalla pianificazione di settore suddivisi per Regione e per tipologia di vincolo:

- Emilia Romagna

- Fascia fluviale B del Fiume Po

- n. 1 area di cantiere tipo A – aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo – (1-C-1-a) di superficie di 51.650 m<sup>2</sup> ubicata a sud dell'interconnessione A1-A22 nel comune di Campogalliano (MO).

- Fascia fluviale C del Fiume Po

- n. 5 bacini di laminazione (BL52; BL53; BL54 BL55 e BL56) per una superficie complessiva di 26.197 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Carpi (MO);
    - n. 1 area di cantiere di tipo A – aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo – (3-B-5-a) di superficie di 57075 m<sup>2</sup> ubicata nel comune di Carpi (MO) all'altezza della pk 295+135;
    - n. 1 area di cantiere di tipo B – aree di deposito temporaneo – (3-B-4-b) di superficie di 18.400 m<sup>2</sup> ubicata nel comune di Carpi (MO) all'altezza della pk 294;
    - n. 3 bacini di laminazione (BL49; BL50 e BL51) con una superficie complessiva di 14.355 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Rolo (RE);
    - n. 3 bacini di laminazione (BL46; BL47 e BL48) con una superficie complessiva di 10.188 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Reggiolo (RE);

- Zone di tutela della centuriazione (art 21.d del PTPR)

- n. 4 bacini di laminazione (BL63; BL64; BL65 e BL66) per una superficie complessiva di 21.837 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Campogalliano (MO);
    - n. 1 area di cantiere di tipo B – aree di deposito temporaneo – (3-B-6-b) di superficie di 11.800 m<sup>2</sup> ubicata nel comune di Campogalliano (MO) all'altezza della pk 309+395;
    - n. 6 bacini di laminazione (da BL57 a BL 62) per una superficie complessiva di 32.194 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Carpi (MO).

- Corpi idrici superficiali e sotterranei (art. 28 del PTPR)

- n. 1 bacino di laminazione (BL66) di superficie di 5.958 m<sup>2</sup> ubicato nel comune di Campogalliano (MO) all'altezza della pk 310+945;
    - n. 1 area di cantiere tipo A – aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo – (1-C-1-a) di superficie di 51.650 m<sup>2</sup> ubicata a sud dell'interconnessione A1-A22 nel comune di Campogalliano (MO).

- Dossi di pianura (art. 23A NTA del PTCP - Modena)

- n. 3 bacini di laminazione (BL58; BL59 e BL60) per una superficie complessiva di 12.326 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Carpi (MO).
    - n. 1 area di cantiere tipo A – aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo – (1-C-1-a) per una superficie 11.520 m<sup>2</sup> su 51.650 m<sup>2</sup> ubicata a sud dell'interconnessione A1-A22 nel comune di Campogalliano (MO).

- Bonifiche storiche (art. 43B NTA del PTCP - Modena)

- n. 5 bacini di laminazione (BL52; BL53; BL54 BL55 e BL56) per una superficie complessiva di 26.197 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Carpi (MO);
    - n. 1 area di cantiere di tipo A – aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo – (3-B-5-a) di superficie di 57075 m<sup>2</sup> ubicata nel comune di Carpi (MO) all'altezza della pk 295+135;
    - n. 1 area di cantiere di tipo B – aree di deposito temporaneo – (3-B-4-b) di superficie di 18.400 m<sup>2</sup> ubicata nel comune di Carpi (MO) all'altezza della pk 294.

- Corridoi ecologici (art. 43B NTA del PTCP - Modena)

- n. 1 bacino di laminazione (BL64) di superficie di 5.083 m<sup>2</sup> ubicato nel comune di Campogalliano (MO) all'altezza della pk 307+955.
    - n. 1 area di cantiere tipo A – aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo – (1-C-1-a) di superficie di 51.650 m<sup>2</sup> ubicata a sud dell'interconnessione A1-A22 nel comune di Campogalliano (MO).

- Lombardia

- Fascia fluviale C del Fiume Po

- n. 4 bacini di laminazione (BL42; BL43; BL44 e BL45) per una superficie complessiva di 16.623 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Gonzaga (MN);
- n. 5 bacini di laminazione (BL37; BL38; BL39; BL40 e BL 41) con una superficie complessiva di 32.847 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Pegognaga (MN);
- n. 1 bacino di laminazione (BL36) di superficie di 3.413 m<sup>2</sup> ubicato nel comune di San Benedetto Po (MN) all'altezza della pk 270+770;
- n. 4 bacini di laminazione (BL32; BL33 BL34 e BL35) con una superficie complessiva di 12.453 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Bagnolo San Vito (MN);
- n. 1 area di cantiere di tipo A – aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo – (3-B-3-a) di superficie di 53142 m<sup>2</sup> ubicata nel comune di Pegognaga (MN) all'altezza della pk 278+300;
- n. 1 area di cantiere di tipo B – aree di deposito temporaneo – (3-B-2-b) di superficie di 9.570 m<sup>2</sup> ubicata nel comune di Pegognaga (MN) all'altezza della pk 276+800;

Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po)

- n. 4 bacini di laminazione (BL42; BL43; BL44 e BL45) per una superficie complessiva di 16.623 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Gonzaga (MN);
- n. 5 bacini di laminazione (BL37; BL38; BL39; BL40 e BL 41) con una superficie complessiva di 32.847 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Pegognaga (MN);
- n. 1 bacino di laminazione (BL36) di superficie di 3.413 m<sup>2</sup> ubicato nel comune di San Benedetto Po (MN) all'altezza della pk 270+770;
- n. 4 bacini di laminazione (BL32; BL33 BL34 e BL35) con una superficie complessiva di 12.453 m<sup>2</sup> ubicati nel comune di Bagnolo San Vito (MN);
- n. 1 bacino di laminazione (BL31) di superficie di 4.245 m<sup>2</sup> ubicato nel comune di Mantova (MN) all'altezza della pk 259+625;
- n. 1 area di cantiere di tipo A – aree logistiche di cantiere, approvvigionamento, stoccaggio e deposito temporaneo – (3-B-3-a) di superficie di 53142 m<sup>2</sup> ubicata nel comune di Pegognaga (MN) all'altezza della pk 278+300;
- n. 1 area di cantiere di tipo B – aree di deposito temporaneo – (3-B-2-b) di superficie di 9.570 m<sup>2</sup> ubicata nel comune di Pegognaga (MN) all'altezza della pk 276+800;

- Veneto

Fascia delle risorgive (art. 25 delle NT del PTCP)

- n. 1 bacino di laminazione (BL10), di superficie di 4.618 m<sup>2</sup>, ubicato nel comune di Vigasio (VR) all'altezza della pk 236+215;

Aree a periodico ristagno (art. 20 delle NT del PTCP)

- n. 1 bacino di laminazione (BL10), di superficie di 4.618 m<sup>2</sup>, ubicato nel comune di Vigasio (VR) all'altezza della pk 236+215;

Corridoio ecologico (art. 49 delle NT del PTCP)

- n. 1 bacino di laminazione (BL10), di superficie di 4.618 m<sup>2</sup>, ubicato nel comune di Vigasio (VR) all'altezza della pk 236+215;

Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)

- n. 1 bacino di laminazione (BL08), di superficie di 8.402 m<sup>2</sup>, ubicato nel comune di Vigasio (VR) all'altezza della pk 233+060;
- n. 2 bacini di laminazione (BL06; BL07), per una superficie complessiva di 12.901 m<sup>2</sup>, ubicati nel comune di Villafranca di Verona (VR);
- n. 2 bacini di laminazione (BL04; BL05), per una superficie complessiva di 1.740 m<sup>2</sup>, ubicati nel comune di Sommacampagna (VR);
- n. 1 area di cantiere di tipo B – aree di deposito temporaneo – (2-A1-1-b), di superficie di 15.700 m<sup>2</sup>, ubicata nel comune di Sommacampagna (VR) all'altezza della pk 228+125;
- n. 2 bacini di laminazione (BL02; BL03), per una superficie complessiva di 14.452 m<sup>2</sup>, ubicati nel comune di Verona (VR);
- n. 1 bacino di laminazione (BL01), di superficie di 5.481 m<sup>2</sup>, ubicato nel comune di Sona (VR) all'altezza della pk 224+180;



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk			
BL66	5.958	si	311+010	310+880	Campogalliano (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Zona di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei (art. 28 del PTC)	-
BL65	5.122	si	309+440	309+325	Campogalliano (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Territorio insediato	-
BL64	5.083	si	308+010	307+875	Campogalliano (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Corridoi ecologici (art. 28 NTA del PTCP) - Territorio insediato	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Cavo Lama)
BL63	5.674	si	306+660	306+500	Campogalliano (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Territorio insediato	-
BL62	6.255	si	305+220	305+030	Carpi (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Territorio insediato	-
BL61	5.622	si	304+570	304+460	Carpi (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Territorio insediato	-
BL60	2.550	si	303+125	303+000	Carpi (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Dossi di pianura (art. 23A NTA del PTCP) - Territorio insediato	-
BL59	2.665	si	302+125	302+050	Carpi (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Dossi di pianura (art. 23A NTA del PTCP) - Territorio insediato	-
BL58	7.111	si	301+070	300+920	Carpi (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Dossi di pianura (art. 23A NTA del PTCP) - Territorio insediato	-
BL57	7.991	si	298+410	298+300	Carpi (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC) - Territorio insediato	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (tratto della Fossa Nuova a monte dell'A22)
BL56	4.929	si	297+570	297+500	Carpi (MO)	- Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art. 43B NTA del PTCP) - Territorio insediato	-

Tabella 7.1 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Modena – pag. 1 di 2



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk			
BL55	7.023	si	295+530	295+400	Carpi (MO)	- Territorio insediato - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art.. 43B NTA del PTCP)	-
BL54	4.160	si	294+150	294+075	Carpi (MO)	- Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (art. 70 delle NTA del PTCP) - Ambito delle valli di bassa pianura (art. 34 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art.. 43B NTA del PTCP)	-
BL53	4.880	si	292+600	292+510	Carpi (MO)	- Ambito delle valli di bassa pianura (art. 34 delle NTA del PTCP) - Aree di valore naturale e ambientale (art. 69 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art.. 43B NTA del PTCP) - ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro	- ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro
BL52	5.205	si	291+680	291+570	Carpi (MO)	- Ambito delle valli di bassa pianura (art. 34 delle NTA del PTCP) - Bonifiche storiche (art.. 43B NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro	- ZPS Valle delle Bruciate e Tresinaro

Tabella 7.2 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Modena – pag. 2 di 2



Codice cantiere*	Tipo**	Dimensione cantiere	Ubicazione aree di cantiere		Comune	Tipologia di vincolo	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
		m <sup>2</sup>	da PK	a PK			
1-C-1-a	A	51.650	a sud dell'A1		Campogalliano (MO)	- Fascia Fluviale B del Fiume Po (ADB Po) - Dossi di pianura (art. 23A NTA del PTCP) - Corridoi ecologici (art. 28 NTA del PTCP) - Zona di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei (art. 28 del PTC)	-
3-B-6-b	B	11.800	309+400	309+210	Campogalliano (MO)	- Zona di tutela della centuriazione (art 21.d del PTC)	-
3-B-5-a	A	57.075	295+270	295+000	Carpi (MO)	- Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art. 43B NTA del PTCP)	-
3-B-4-b	B	5.000	294+550	294+280	Carpi (MO)	- Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Bonifiche storiche (art. 43B NTA del PTCP)	-
		13.400	294+150	294+080			

**Tabella 7.3 Interferenze fra cantieri di progetto e vincoli – Prov. di Modena**



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk			
BL51	3.126	si	290+765	290+675	Rolo (RE)	- Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (art. 6 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Tresinaro Vecchio-Canale di Migliarina-Fossa Raso)
BL50	4.075	si	289+300	289+200	Rolo (RE)	- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 6 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL49	7.154	si	287+300	287+130	Rolo (RE)	- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 6 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL48	2.980	si	286+630	286+550	Reggiolo (RE)	- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 6 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Cavo Parmigiana-Moglia e Botte Fiuma)
BL47	2.818	si	284+880	284+825	Reggiolo (RE)	- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 6 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL46	4.390	si	284+500	284+400	Reggiolo (RE)	- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 6 delle NTA del PTCP) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-

**Tabella 7.4 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Reggio Emilia**



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk			
BL45	5.171	si	282+550	282+410	Gonzaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL44	4.687	si	281+340	281+210	Gonzaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL43	4.940	si	280+300	280+160	Gonzaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL42	1.825	si	279+140	279+100	Gonzaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Collettore Bonifica Mantovana-Reggiana)
BL41	4.111	si	278+100	278+000	Pegognaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL40	18.207	si	276+900	276+725	Pegognaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL39	4.329	si	274+820	274+740	Pegognaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL38	2.052	si	272+870	272+810	Pegognaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL37	4.148	si	272+270	272+190	Pegognaga (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL36	3.413	si	270+820	270+720	San Benedetto Po (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL35	3.328	si	268+120	268+060	Bagnolo San Vito (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-

Tabella 7.5 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Mantova – pag. 1 di 2



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk			
BL34	2.499	si	267+260	267+200	Bagnolo San Vito (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL33	4.376	si	266+030	265+940	Bagnolo San Vito (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL32	2.250	si	265+060	265+010	Bagnolo San Vito (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po) - Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po)	-
BL31	4.245	si	259+675	259+575	Mantova (MN)	- Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po)	-

Tabella 7.6 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Mantova – pag. 2 di 2



Codice cantiere*	Tipo**	Dimensione cantiere	Ubicazione aree di cantiere		Comune	Tipologia di vincolo	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
		m <sup>2</sup>	da PK	a PK			
		13.400	294+150	294+080			
3-B-3-a	A	51.465	278+550	278+000	Pegognaga (MN)	- Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po)	-
3-B-2-b	B	9.570	276+900	276+700	Pegognaga (MN)	- Fascia Fluviale C del Fiume Po (ADB Po) - Pericolosità aree allagabili PGRA Rischio Raro (PGRA - ADB Po)	-

**Tabella 7.7 Interferenze fra cantieri di progetto e vincoli – Prov. di Mantova**



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk			
BL19	2.433	si	246+160	246+100	Nogarole Rocca (VR)	-	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fosso Rabioso)
BL17	3.174	si	244+660	244+580	Nogarole Rocca (VR)	-	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fosso Gamandone di Sopra)
BL14	9.965	si	241+550	241+290	Nogarole Rocca (VR)	-	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fossa Bora)
BL13	11.675	si	239+350	239+220	Povegliano Veronese (VR)	-	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fossa Gambisa)
BL12	3.775	si	238+455	238+380	Vigasio (VR)	-	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fossa Giona)
BL11	4.388	si	237+050	236+950	Vigasio (VR)	-	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fossa Giona)
BL10	4.618	si	236+275	236+155	Vigasio (VR)	- Fascia delle risorgive (art. 25 delle NT del PTCP) - Aree a periodico ristagno (art. 20 delle NT del PTCP) - Corridoio ecologico (art. 49 delle NT del PTCP)	- Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fiume Tartaro)
BL08	6.590	si	232+990	233+140	Vigasio (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL07	8.181	si	230+300	230+140	Villafranca di Verona (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL06	4.720	si	228+460	228+600	Villafranca di Verona (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL05	985	si	228+040	227+980	Sommacampagna (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL04	755	si	227+870	227+810	Sommacampagna (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-

Tabella 7.8 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Verona – pag. 1 di 2



Cod. Bacino di laminazione*	Dimensione Bacino	Occupazione di nuovo suolo**	Ubicazione del Bacino		Comune interessato	Pianificazione di settore	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
	m <sup>2</sup>		Da Pk	A Pk			
BL03	7.641	si	227+010	226+800	Verona (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL02	6.811	si	225+475	225+390	Verona (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-
BL01	5.481	si	224+230	224+130	Sona (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NT del PTCP)	-

Tabella 7.9 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Verona – pag. 2 di 2

Codice cantiere*	Tipo**	Dimensione cantiere	Ubicazione aree di cantiere		Comune	Tipologia di vincolo	Aree tutelate per legge (art.- 142 d. lgs 42/04) e SIC/ZPS
		m <sup>2</sup>	da PK	a PK			
2-A2-2-b	B	5.800	239+350	239+250	Povegliano Veronese (VR)	- vincolo dei corsi d'acqua (art. 5 – 6 – 7 NTA del PTCP)	Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fossa Gambisa)
2-A2-1-b	B	16.950	237+500	236+850	Vigasio (VR)	vincolo dei corsi d'acqua (art. 5 – 6 – 7 NTA del PTCP)	Aree di rispetto dei corpi idrici (d.lgs 42/2004) (Fossa Giona)
2-A1-1-b	B	15.700	228+250	228+000	Sommacampagna (VR)	- Fascia di Ricarica degli acquiferi (art. 24 NTA del PTCP)	

Tabella 7.10 Interferenze fra cantieri di progetto e vincoli – Prov. di Verona



## 8. ELENCO DELLE FONTI E DELLE BANCHE DATI UTILIZZATE

### Quadro pianificatorio di area vasta

Codice dei Beni culturali e del paesaggio - D.Lgs. n°42 del 22 gennaio 2004, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137.

#### Pianificazione d'area vasta in Emilia Romagna

Documento Preliminare alla predisposizione del Piano Territoriale Regionale - approvato dall'Assemblea legislativa con delibera n. 276 del 3 febbraio 2010

Piano Territoriale Paesistico Regionale - approvato con D.C.R. n.1338 del 28/01/1993.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale Provincia di Modena - approvato D.C.R. 18/03/2009, n. 46

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale Provincia di Reggio Emilia - Variante specifica al PTCP approvata con D.C.P. n°25 del 21/09/2018

#### Pianificazione d'area vasta in Lombardia

Piano Territoriale Regionale – Ultimo aggiornamento approvato con D.C.R. n. 766 del 26 novembre 2019

Piano Territoriale Paesistico Regionale - Ultimo aggiornamento approvato con D.C.R. n. 766 del 26 novembre 2019

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale Provincia di Mantova - approvato con D.C.P. n°03/08/2010

#### Pianificazione di area vasta in Veneto

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento vigente- approvato con provvedimento del Consiglio Regionale n. 382 del 1992

Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento - Adottato con D.G.R. Del .G.R.. 17/02/09, n. 372 e Variante approvata con deliberazione della Giunta Regionale n° 427 del 10/04/2013

Piano d'Area "Quadrante Europa - Variante n°5 al PAQE adottata con la deliberazione di Giunta Regionale n°1912 del 17/12/2019

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale Provincia di Verona - approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 236 del 3 marzo 2015

### Quadro della pianificazione urbanistica comunale

#### Pianificazione urbanistica comunale in Emilia Romagna

PSC Comune di Campogalliano – approvato con D.C.C. n.77 del 29/12/2014

PRG Comune di Carpi – approvato con D.G.P. n. 174 del 30/04/2002

PSC Comune di Rolo – approvato con D.C.C. n. 50 del 18/12/03

PRG Comune di Reggiolo – approvato con D.C.C. n. 61 del 29/09/2015

PSC Comune di Fabbriano – approvato con D.C.C. n. . 29 del 28/05/2003

PRG Comune di Rio Saliceto – approvato con D.G.P. n. 82 del 18/04/2001

#### Pianificazione urbanistica comunale in Lombardia

PGT Comune di Gonzaga – approvato con D.C.C. n. 53 del 29/10/2012

PGT Comune di Pegognaga – approvato con D.C.C. n. 58 del 14/10/2013

PGT Comune di San Benedetto Po – approvato con D.C.C. n. 39 del 24/09/2012

PGT Comune di Bagnolo San Vito – approvato con D.C.C. n. 38 del 24/09/2010

PGT Comune di Ex Virgilio – approvato con DCC n. 20 del 22.04.2009

PGT Comune di Mantova – approvato con D.C.C. n. 60 del 21/11/2012

PGT Comune di San Giorgio Bigarello – approvato con D.C.C. n. 31 del 05/06/2012

PGT Comune di Castelbelforte – approvato con D.G.C. n. 54 del 21/12/2009

PGT Comune di Roverbella – approvato con D.C.C. n. 13, 31/05/2013

#### Pianificazione urbanistica comunale in Veneto

PRG Comune di Nogarele Rocca – approvato con D.G.R. n. 4616 del 07/08/1992

PAT Comune di Povegliano Veronese – approvato con D.C.P. n. 77 del 09/08/2018

PAT Comune di Vigasio – approvato con D.G.R. n. 6 del 19/04/2011

PAT Comune di Castel D'Azzano – approvato con D.C.P. n. 161 del 29/12/2017

PAT Comune di Villafranca di Verona – approvato con D.G.R. n. 889 del 13/07/2015

PAT Comune di Sommacampagna – approvato con D.G.R. n. 556 del 03/05/2013

PAT Comune di Verona – approvato con D.G.R. n. 4148 del 18/12/2007

PAT Comune di Sona – approvato con D.G.R. n. 140 del 13/10/2016

PAT Comune di Bussolengo – approvato con D.G.R. n. 97 del 01/02/2011

### Pianificazione e programmazione regionale in materia di reti, infrastrutture e trasporti

Piano Regionale Integrato dei Trasporti Emilia Romagna - approvato con delibera del Consiglio regionale n. 1332 del 22/12/1999

Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT2025) Emilia Romagna - *adottato Con DGR n. 1696 del 14 ottobre 2019*

Programma della mobilità e dei trasporti Regione Lombardia - *approvato con DCR n. 1245 del 20 settembre 2016*

Nuovo Piano Regionale dei Trasporti Veneto 2030 – Mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo - *adottato con DGR n. 1376 del 23 settembre 2019*

### Quadro della pianificazione di settore

#### Acque e difesa del suolo

Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Norme in materia ambientale

Legge 28 dicembre 2015, n. 221 Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali

ISPRA ambiente (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale)  
[http://www.isprambiente.gov.it/pre\\_meteo/idro/UoM\\_CA.html](http://www.isprambiente.gov.it/pre_meteo/idro/UoM_CA.html)

#### Autorità di Bacino

PAI del Fiume Po - approvato con il DPCM il 24 maggio 2001;

Piano di Gestione 2015 dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po - approvato con deliberazione n.1/2016 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino e con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016;

PGRA del Fiume Po - approvato con deliberazione n. 2 del 3 marzo 2016 dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino e approvato definitivamente con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016;

PAI del Bacino interregionale del Fissero Tartaro Canalbianco - adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del FTC con Delibera 1 del 12 aprile 2002;



Piano di gestione vigente delle Alpi Orientali – Bacino del Fissero Tartaro Canal Bianco – adottato con delibera dei comitati Istituzionali dell'Autorità di Bacino il 24 febbraio 2010.

Regione Emilia Romagna

Piano Regionale di Tutela delle Acque - Approvato Del. Assemblea Legislativa 21/12/2005 n.40

Regione Lombardia

Programma di Tutela e Uso delle Acque - PTUA Approvato con d.g.r. n. 6690 31/07/2017

Regione Veneto

Piano di Tutela delle Acque - Approvato il 05/11/2009 con provvedimento n.107 del Consiglio Regionale e ss.mm.ii

Inquinamento atmosferico

Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 Norme in materia ambientale

Decreto Legislativo 155 del 13/08/2010

Nuovo accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'Aria nel Bacino Padano approvato dalla Regioni attraversate dalla tratta "Modena-Verona" dell'A22 con le seguenti delibere:

- Regione Emilia Romagna: Delibera di Giunta Regionale n. 1412 del 25 settembre 2017;
- Regione Lombardia: Delibera di Giunta regionale n. 6675 del 7 giugno 2017;
- Regione Veneto: Delibera di Giunta Regionale n. 836 del 6 giugno 2017

Regione Emilia Romagna

Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa - Approvato dalla D.G.R 27/12/2011 n. 2001

Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020) - Approvata dall'Assemblea Legislativa dell'Emilia Romagna l'11/04/2017 con delibera n.115

Regione Lombardia

Zonizzazione del territorio regionale in zone e agglomerati per la valutazione della qualità dell'aria ambiente ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 - Revoca della d.g.r. n. 5290/07 - Approvata dalla D.G.R. 30/11/2011 n. 2605

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (P.R.I.A.) - Approvato con DGR del 02.08.2018 n. 449

Regione Veneto

Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera - Approvato dalla D.C.R. 19/04/2016 n. 90

Inquinamento acustico

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 marzo 1991

Legge 26 ottobre 1995, n. 447

Decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 2004

Decreto Legislativo n. 194 del 19 agosto 2005

Decreto Legislativo n. 42 17 febbraio 2017

Regione Emilia Romagna

Legge Regionale dell'Emilia Romagna n. 15 del 09 maggio 2001 "Disposizioni in materia di inquinamento acustico"

Zonizzazione acustica Comune di Campogalliano - Deliberazione del Consiglio Comunale n.38 del 27.06.2012 "approvazione Il variante"

Studio Finalizzato alla Zonizzazione Acustica allegato al PRG Comune di Carpi - approvato dal C.C. n. 81 del 06.05.2010

Zonizzazione acustica Comune di Reggiolo - Delibera di Consiglio Comunale (D.C.C) n. 19 del 28.03.2019

Zonizzazione acustica Comune di Rolo - D.C.C. n. 30 del 27.04.2004

Regione Lombardia

Legge Regionale della Lombardia n.13 del 10 agosto 2001 "Norme in materia di inquinamento acustico"

Zonizzazione acustica contenuta nel PGT Comune di Bagnolo San Vito - approvato con D.C.C. n° 38 del 24.09.2010

Zonizzazione acustica per l'ex comune di Virgilio Comune di Borgo Virgilio\* - "D.C.C. n. 21 del 22.04.2009"

Zonizzazione acustica per l'ex comune di Borgoforte - "Delibera di Giunta Comunale n. 80 del 19.12.2013"

Zonizzazione acustica Comune di Castelbelforte - Delibera di C.C. n. 54 del 21.12.2009

Zonizzazione acustica Comune di Gonzaga - Deliberazione consiliare n. 40 del 24.05.2007

Zonizzazione acustica Comune di Mantova - Delibera di C.C. n.58 del 22.11.2010

Zonizzazione acustica Contenuta nel PGT Comune di Motteggiana - approvato con D.C.C. n. 51 del 20.12.2012

Zonizzazione acustica Comune di Pegognaga - Delibera di C.C. n. 38 del 30.05.2005

Zonizzazione acustica Comune di Roncoferraro - Delibera di C.C. n° 3, del 08.02.2016

Zonizzazione acustica Contenuta nel PGT Comune di Roverbella - approvato con D.C.C. n.13 del 31.05.2013

Zonizzazione acustica Comune di San Benedetto Po - Delibera di Consiglio Comunale n. 12 del 30.04.2013

Zonizzazione acustica Comune di San Giorgio Bigarello di Mantova - Delibera di C.C. n.9 del 08.04.2014

Zonizzazione acustica Comune di Fabbrico - D.C.C.n. 243 del 22.04.2004

Regione Veneto

Legge Regionale del Veneto n. 21 del 10 maggio 1999 "Norme in materia di inquinamento acustico"

Zonizzazione acustica Comune di Bussolengo - Delibera di C. C. n. 45 del 18.06.2002

Zonizzazione acustica Comune di Castel d'Azzano - Delibera di C. C. n. 7 del 13.03.2003

Zonizzazione acustica Comune di Nogarole Rocca - Delibera di C.C. n. 3 del 10.02.2016 - "Variante "29" al P.R.G."

Zonizzazione acustica Comune di Povegliano Veronese - Delibera di C. C. n. 3 del 27.03.2003

Zonizzazione acustica Comune di Sommacampagna Contenuta nel P.A.T - Deliberazione n. 556 del 03/05/2013 la Giunta Regionale ha ratificato l'approvazione del P.A.T. del Comune di Sommacampagna.

Zonizzazione acustica Comune di Sona - Delibera di C.C. n. 111 del 29.11.2004



Zonizzazione acustica Comune di Verona - Delibera di Consiglio Comunale del 13 novembre 1998 n. 108 "Adozione del Piano di Zonizzazione Acustica"; Delibera della Giunta Comunale n. 441 del 27.12.2017 (mappa acustica strategica)  
Zonizzazione acustica Comune di Vigasio - Delibera di C. C. n.12 del 08.02.2003  
Zonizzazione acustica Comune di Villafranca di Verona - Delibera di C. C. n. 53 del 23.10.2001

Aree protette e rete natura 2000

Direttiva Habitat 92/43/CEE

Direttiva Uccelli 79/409/CEE

L. 157 del 11/02/1992 "Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio"

L. 394 del 6/12/1991 "legge quadro sulle aree protette"

D.lgs 42/2004 "Codice dell'ambiente" art.136, 142

D.M. del 2 aprile 2014

Ministero dell'Ambiente – <https://www.minambiente.it/pagina/sic-zsc-e-zps-italia>

Rete Natura 2000 – <https://www.minambiente.it/pagina/rete-natura-2000>

Rete Natura 2000 – Annuario dei Dati Ambientali – Edizione 2018;

Portale dei Parchi Italiani – [www.parks.it](http://www.parks.it)

Regione Emilia Romagna

Delibera del Consiglio Regionale n. 516 del 17/12/1996 "Istituzione della Riserva Naturale Orientata Casse di espansione del Fiume Secchia"

Deliberazione della Giunta n. 374 del 28 marzo 2011 e successivi aggiornamenti degli elenchi e delle perimetrazioni SIC/ZPS

Regione Lombardia

Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Mincio Il Piano è stato approvato con Delibera della Giunta Regionale della Lombardia n. 7/193 del 28 giugno 2000.

Legge Regionale 28/2016 "Riorganizzazione del sistema lombardo di gestione e tutela delle aree regionali protette e delle altre forme di tutela presenti sul territorio"

Legge Regione 8 settembre 1984 n.47 "Istituzione del parco del Mincio"

Decreto della Giunta Regionale 18 aprile 2005, n. 21233 "Individuazione degli enti gestori di 40 Zone di Protezione Speciale (ZPS) e delle misure di conservazione transitorie per le ZPS e definizione delle procedure per l'adozione e l'approvazione dei piani di gestione dei siti"

Regione Veneto

Delibera di Giunta Regionale n. 2371 del 26 luglio 2006.



**INDICE DELLE FIGURE**

Figura 2-1 Inquadramento territoriale del corridoio autostradale A22..... 7

Figura 3-1 Stralcio tavola “Carta delle Tutele” (Fonte: PTPR Emilia Romagna)..... 12

Figura 3-2 Stralcio tavola “Carta delle Tutele – Tutela delle risorse naturali, forestale e della biodiversità del territorio” (Fonte: PTCP Modena)..... 14

Figura 3-3 Stralcio tavola “Zone, sistemi ed elementi della tutela paesistica” (Fonte: PTCP Reggio Emilia)..... 17

Figura 3-4 Obiettivi 1 – 11 del PTR (Fonte: PTR Lombardia)..... 18

Figura 3-5 Obiettivi 12 - 24 del PTR (Fonte: PTR Lombardia)..... 19

Figura 3-6 Schema tavola “Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico” (Fonte: PPR Lombardia) ..... 21

Figura 3-7 Stralcio tavola “Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale (Fonte: PPR Lombardia) ..... 21

Figura 3-8 Stralcio tavola “Sistema paesaggistico – Valore fisico e naturale” (Fonte: PTCP Provincia di Mantova)..... 23

Figura 3-9 Stralcio tavola “05.D1 Suolo utile netto” (PTR Lombardia)..... 24

Figura 3-10 Schema tavola “Tav. 1 – Difesa del suolo e degli insediamenti” (Fonte: PTRC Veneto)..... 25

Figura 3-11 Stralcio tavola “Tavola 4 – Mobilità” (Fonte: PTRC adottato 2009)..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

Figura 3-12 Schema Grande Rete e Rete di Base previsione PRIT2025..... 28

Figura 3-13 Stralcio tavola “Tavola 3 – PAQE” (Fonte: PAQE) ..... 29

Figura 3-14 Stralcio tavola “Tav. 3b – Carta del sistema ambientale” (Fonte: PTCP Verona) ..... 31

Figura 3-15 Stralcio tavola “Tav. 1b – Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale” (Fonte: PTCP Verona)..... 32

Figura 4-1 Corridoio infrastrutturale e limiti amministrativi comunali - Regione Emilia Romagna..... 57

Figura 4-2 Stralcio Tavola 'Classificazione e tutela del territorio' - PSC Comune di Campogalliano ..... 58

Figura 4-3 Stralcio Tavola 'Obiettivi e limiti alle trasformazioni' - PUG Comune di Reggiolo ..... 60

Figura 4-4 Corridoio infrastrutturale e limiti amministrativi comunali – Regione Lombardia ..... 61

Figura 4-5 Stralcio Tavola 'Previsioni di Piano' - PGT Comune di Gonzaga ..... 62

Figura 4-6 Stralcio Tavola 'Previsioni di Piano' - PGT Comune di Pegognaga ..... 63

Figura 4-7 Stralcio Tavola 'Documento di Piano' - PGT Comune di San Benedetto del Po ..... 63

Figura 4-8 Stralcio Tavola 'Previsioni di Piano' - PGT Comune di Borgo Virgilio..... 65

Figura 4-9 Stralcio Tavola 'Previsioni di Piano' - PGT Comune di Mantova ..... 65

Figura 4-10 Stralcio Tavola 'Previsioni di Piano' - PGT Comune di Roverbella..... 67

Figura 4-11 Corridoio infrastrutturale e limiti amministrativi comunali - Regione Veneto... 68

Figura 4-12 Stralcio Tavola 'Trasformabilità' - PRG Comune di Nogarole Rocca..... 69

Figura 4-13 Stralcio Tavola 'Trasformabilità' - PAT Comune di Villafranca di Verona ..... 71

Figura 4-14 Stralcio Tavola 'Trasformabilità' - PAT Comune di Sommacampagna ..... 71

Figura 4-15 Stralcio Tavola 'Trasformabilità' - PAT Comune di Verona .....72

Figura 4-16 Stralcio Tavola 'Trasformabilità' - PAT Comune di Bussolengo.....73

Figura 5-1 Schema Grande Rete e Rete di Base previsione PRIT2025 .....89

Figura 5-2 Simulazione Grado di saturazione A22 - Scenario programmatico con e senza potenziamento .....89

Figura 5-3 Sistema degli obiettivi PRMT .....90

Figura 5-4 Simulazione carico veicolare sulla rete stradale e autostradale .....91

Figura 5-5 Rappresentazione delle azioni cardine nell'ambito della viabilità .....91

Figura 5-6 Livello di saturazione della rete autostradale e delle strade extraurbane Regione Veneto . stato attuale.....92

Figura 5-7 Quadro programmatico di riferimento .....97

Figura 6-1 Distretti idrografici ante Legge 221/2015 (Fonte: ISPRA) .....99

Figura 6-2 Distretti idrografici post Legge 221/2015 (Fonte: ISPRA) .....99

Figura 6-3 Mappa del Distretto del Fiume Po (Fonte: Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po) ..... 100

Figura 6-4 Ambito territoriale di riferimento del PAI e suddivisione in sottobacini. I sottobacini interessati dall’opera sono quello del Secchia, Asta Po, Mincio. (fonte PAI AdB Fiume Po) ..... 101

Figura 6-5 Stralcio della tavola 6 “Il Rischio idraulico e Idrogeologico” del PAI- scala 1:250.000 (AdB PO), tratto A22 Sud (a sinistra) e Nord (a destra). Rielaborazione R&M104

Figura 6-6 Interazione fra l’infrastruttura autostradale A22 e Fasce Fluviali definite dal PAI dell’AdB del Fiume PO, scala 1:360.000. Rielaborazione R&M, sfondo di Google Satellite. .... 106

Figura 6-7 Interazione fra l’infrastruttura autostradale e le Fasce Fluviali definite dal PAI dell’AdB del Fiume PO, scala 1:15.000, attraversamento del Po (in alto a sinistra), del Mincio (a destra) e interazione A22-Secchia (sotto). Rielaborazione R&M, sfondo di Google Satellite ..... 106

Figura 6-8 bacino del Fissero-Tartaro- Canal Bianco (Fonte: Piano di Gestione dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali) ..... 108

Figura 6-9 Reticolo idrografico del bacino del Fissero-Tartaro-Canal Bianco modificata da Righetti&Monte (Fonte: Piano di Gestione dei bacini idrografici delle Alpi Orientali) ..... 109

Figura 6-10 Carta della pericolosità idraulica relativo al fiume Tione (Per-5-CTR agg. 2002 scala 1:25.000), in azzurro le aree soggette a pericolosità (Fonte PAI Fissero-Tartaro-Canalbiano)..... 110

Figura 6-11 Carta del rischio idraulico relativo al fiume Tione (Ris-5-CTR agg. 2002 scala 1:25.000), in verde le aree soggette a rischio moderato (Fonte PAI Fissero-Tartaro-Canalbiano)..... 110

Figura 6-12 Perimetro della Riserva Naturale Regionale orientata “Casse di Espansione del Fiume Secchia” e indicazione delle zone interessate dal Progetto di ampliamento dell’A22 ..... 129

Figura 6-13 Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Mincio, tavola 1 “articolazione territoriale” (Fonte: PTCP del Parco Regionale del Mincio) ..... 130

Figura 6-14 Mappa ZPS IT4040017 Valle delle Bruciate e Tresinaro (Fonte MATTM – Dip. Protezione Natura) - autostrada A22 in rosso scuro. Rielaborazione R&M ..... 133



Figura 6-15 Mappa SIC/ZPS IT20B0010 – Riserva Naturale Regionale Vallazza (Fonte MATTM – Dip. Protezione Natura) .....	133
Figura 6-16 Mappa ZPS IT20B0501 (Fonte MATTM – Dip. Protezione Natura) .....	134
Figura 6-17 Mappa SIC-ZPS IT3210008 (Fonte MATTM – Dip. Protezione Natura); autostrada A22 in rosso scuro. Rielaborazione R&M. ....	134

## INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1.1 Elenco degli elaborati cartografici .....	5
Tabella 3.1 Inquadramento territoriale del corridoio autostradale A22 .....	33
Tabella 3.2 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 1 di 13) .....	34
Tabella 3.3 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 2 di 13) .....	35
Tabella 3.4 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 3 di 13) .....	36
Tabella 3.5 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 4 di 13) .....	37
Tabella 3.6 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 5 di 13) .....	40
Tabella 3.7 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 6 di 13) .....	41
Tabella 3.8 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 7 di 13) .....	42
Tabella 3.9 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 8 di 13) .....	43
Tabella 3.10 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 9 di 13) .....	44
Tabella 3.11 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 10 di 13) .....	45
Tabella 3.12 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 11 di 13) .....	46
Tabella 3.13 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 12 di 13) .....	47
Tabella 3.14 Interferenze fra progetto di ampliamento della sede stradale e vincoli (pag. 13 di 13) .....	48
Tabella 3.15 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli (pag. 1 di 6) .....	50
Tabella 3.16 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli (pag. 2 di 6) .....	51
Tabella 3.17 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli (pag. 3 di 6) .....	52
Tabella 3.18 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli (pag. 4 di 6) .....	53
Tabella 3.19 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli (pag. 5 di 6) .....	54
Tabella 3.20 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli (pag. 6 di 6) .....	55
Tabella 3.21 Localizzazione e sviluppo delle aree di cantiere .....	56
Tabella 4.1 Interferenze fra progetto dell'ampliamento della sede stradale e Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 1 di 5) .....	75

Tabella 4.2 Interferenze fra progetto dell'ampliamento della sede stradale e Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 2 di 5) .....	76
Tabella 4.3 Interferenze fra progetto dell'ampliamento della sede stradale e Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 3 di 5) .....	77
Tabella 4.4 Interferenze fra progetto dell'ampliamento della sede stradale e Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 4 di 5) .....	78
Tabella 4.5 Interferenze fra progetto dell'ampliamento della sede stradale e Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 5 di 5) .....	79
Tabella 4.6 Localizzazione e sviluppo dei bacini di laminazione di progetto in relazione alla progressiva del tracciato e alla Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 1 di 6) .....	80
Tabella 4.7 Localizzazione e sviluppo dei bacini di laminazione di progetto in relazione alla progressiva del tracciato e alla Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 2 di 6) .....	81
Tabella 4.8 Localizzazione e sviluppo dei bacini di laminazione di progetto in relazione alla progressiva del tracciato e alla Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 3 di 6) .....	82
Tabella 4.9 Localizzazione e sviluppo dei bacini di laminazione di progetto in relazione alla progressiva del tracciato e alla Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 4 di 6) .....	83
Tabella 4.10 Localizzazione e sviluppo dei bacini di laminazione di progetto in relazione alla progressiva del tracciato e alla Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 5 di 6) .....	84
Tabella 4.11 Localizzazione e sviluppo dei bacini di laminazione di progetto in relazione alla progressiva del tracciato e alla Pianificazione Urbanistica comunale (pag. 6 di 6) .....	85
Tabella 4.12 Localizzazione e sviluppo delle aree di cantiere in relazione con la Pianificazione Urbanistica comunale .....	86
Tabella 6.1 Pianificazione di settore: Acque e difesa del suolo .....	100
Tabella 6.2 Linee generali di assetto idraulico e idrogeologico per il Fiume Po, il Fiume Mincio e il Fiume Secchia (Fonte: PAI AdB PO) .....	102
Tabella 6.3 Rischio idraulico/idrogeologico dei comuni attraversati dall'A22 (fonte: PAI AdB Po) .....	103
Tabella 6.4 Bacini di laminazione ricadente in Fascia fluviale C dell'AdB del Fiume Po .....	107
Tabella 6.5 Cantieri ricadenti in Fascia fluviale C dell'AdB del Fiume Po .....	107
Tabella 6.6 Classi di Pericolosità del PAI del FTC .....	109
Tabella 6.7 Bacini di laminazione ricadenti in Emilia-Romagna .....	113
Tabella 6.8 Bacini di laminazione ricadenti nel tratto lombardo .....	115
Tabella 6.9 Bacini di laminazione ricadenti nel tratto veneto .....	116
Tabella 6.10 Valori di riferimento per la protezione della salute umana, D.Lgs.155/10 - Allegato XI .....	117
Tabella 6.11 Valori obiettivo e soglie previsti per l'ozono, D. Lgs. 155/2010 - Allegato VII e Allegato XII .....	117
Tabella 6.12 Valori obiettivo previsti, D. Lgs. 155/2010, Allegato XIII .....	118
Tabella 6.13 Pianificazione di Settore: Inquinamento Atmosferico .....	118
Tabella 6.14 Livello di allerta e meccanismo di attivazione delle misure temporanee omogenee .....	122
Tabella 6.15 Stralcio della Tabella 1, All. 1 del DPR 142/2004, Limiti di immissione per le strade di nuova realizzazione: .....	125
Tabella 6.16 Stralcio della Tabella 2, All. 1 del DPR 142/2004, Limiti di immissione per le strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti) .....	125



Tabella 6.17 Comuni attraversati dall'A22 in Emilia Romagna con data di approvazione della Zonizzazione Acustica comunale.....	126
Tabella 6.18 Comuni attraversati dall'A22 in Lombardia con data di approvazione della Zonizzazione .....	126
Tabella 6.19 Comuni attraversati dall'A22 in Veneto con data di approvazione della Zonizzazione Acustica comunale .....	127
Tabella 6.20 Stralcio della Tabella 2, All. 1 del DPR 142/2004, Limiti di immissione per le strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti) .....	127
Tabella 6.21 ZPS, SIC/ZPS e siti Natura 2000 (fonte: annuario dei dati 2018 - Rete Natura 2000) .....	131
Tabella 7.1 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Modena – pag. 1 di 2.....	140
Tabella 7.2 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Modena – pag. 2 di 2.....	141
Tabella 7.3 Interferenze fra cantieri di progetto e vincoli – Prov. di Modena .....	142
Tabella 7.4 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Reggio Emilia .....	143
Tabella 7.5 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Mantova – pag. 1 di 2.....	144
Tabella 7.6 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Mantova – pag. 2 di 2.....	145
Tabella 7.7 Interferenze fra cantieri di progetto e vincoli – Prov. di Mantova .....	146
Tabella 7.8 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Verona – pag. 1 di 2.....	147
Tabella 7.9 Interferenze fra bacini di laminazione di progetto e vincoli – Prov. di Verona – pag. 2 di 2.....	148
Tabella 7.10 Interferenze fra cantieri di progetto e vincoli – Prov. di Verona .....	148