

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

Progetto: *Autostrada del Brennero (A22) – Progetto definitivo per
l'adeguamento del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara alla
progressiva Km 275+618*

Comune interessato: *Pegognaga (MN)*

Proponente: *Autostrada del Brennero S.p.A.*

1. Titolo del progetto

Progetto definitivo per l'adeguamento del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara alla progressiva Km 275+618 in Comune di Pegognaga (MN)

2. Tipologia progettuale

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

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Il progetto, promosso dalla Società Autostrada del Brennero, riguarda l'adeguamento del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara alla progressiva Km 275+618 in Comune di Pegognaga (MN)
L'intervento prevede l'adeguamento delle strutture attraverso la demolizione e ricostruzione degli impalcati e il rinforzo delle strutture di sostegno degli stessi, con l'utilizzo dei più moderni criteri in materia di tecnica costruttiva e tecnologia dei materiali, con prestazioni in linea con le vigenti Norme Tecniche per le Costruzioni (D.M. 17 gennaio 2018), anche in materia antisismica.

4. Localizzazione del progetto

Il sottopasso oggetto del progetto di adeguamento è esistente e posizionato all'interno di un'area stradale limitrofa ad aree agricole (superfici a seminativo) e ad aree residenziali.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE E USO DEL SUOLO

*Il **sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618)** si trova nel territorio comunale di Pegognaga (MN), a nord -ovest del centro abitato di Pegognaga. Dal punto di vista altimetrico, nei dintorni dell'area di indagine, i terreni sono pianeggianti e si collocano indicativamente ad una quota di 16 - 17 m s.l.m. Le coordinate geografiche del sovrappasso sono 44° 59' 58.25"N, 10° 50 '59.91"E. L'intervento di adeguamento del sottopasso si sviluppa interamente nel Comune di Pegognaga (MN).*

Per l'inquadramento territoriale del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) si vedano le seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- *TAVOLA 1 - Inquadramento geografico del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) su ortofoto*
- *TAVOLA 2 - Localizzazione sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) su carta tecnica*
- *TAVOLA 3 - Sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) su ortofoto*
- *TAVOLA 4 - Veduta del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618)*
- *TAVOLA 5 - Stralcio Tav. 16.01 di progetto con indicato il limite dell'area di intervento e il perimetro all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito – sottopasso ferroviario Suzzara-*

Ferrara (km 275+618)

- TAVOLA 6 - Veduta "aerea" delle superfici all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito (Bing Aerial) - sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618)

In base ai dati DUSAF 6.0 - Uso del suolo 2018, consultati sul Geoportale della Regione Lombardia¹, (riportati nella TAVOLA 7 – "Sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) - Particolare dell'uso del suolo DUSAF 6.0 2018)", l'area di intervento è classificata come:

- 1221 – reti stradali e spazi accessori.

Le aree logistiche e di deposito prossime al sovrappasso sono classificate come:

- 1122 – tessuto residenziale rado e nucleiforme
- 2111 – seminativi semplici

Le aree logistiche e di deposito all'interno dello svincolo autostradale di Pegognaga sono classificate come:

- 1412 – aree verdi incolte.

VALENZE AMBIENTALI

Il sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618), secondo il PTCP del 2010 (TAVOLA 8 - Indicazioni valore storico - culturale) della Provincia di Mantova, ricade in area definita come "Autostrade/Superstrade" e "Ferrovie storiche". A sud del sottopasso sono presenti "aree produttive esistenti" ed aree ad "urbano consolidato". Nell'intorno delle aree logistiche sono presenti aree ad "urbano consolidato" ed "aree produttive previste". A est del sottopasso, ma fuori dall'area di intervento, la tavola indica la presenza di un bene di rilevante valore storico culturale, probabilmente da identificarsi nella rimessa ferroviaria storica attigua all'edificio della stazione ferroviaria.

Il sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618), secondo il PTCP aggiornato nel 2022 (TAVOLA 9 - Indicazioni paesaggistiche e ambientali) della Provincia di Mantova, ricade in area definita come "autostrada da riqualificare" e "ferrovie regionali da riqualificare", a nord sono presenti nell'intorno autostradale corridoi e gangli primari (a est) e corridoi verdi secondari (a ovest) nonché – a breve distanza verso nord – corridoi verdi di terzo livello mentre a sud e nell'intorno delle aree logistiche all'interno dello svincolo autostradale vi sono aree produttive esistenti.

Il sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618), secondo il Piano delle Regole del PGT (TAVOLA 10 - PdR01Var1 - Piano delle Regole) del Comune di Pegognaga, ricade in area bianca. Le aree logistiche e di deposito prossime al sovrappasso ricadono all'interno delle "fasce di rispetto stradali e del reticolo idrico". Nell'intorno dell'area d'intervento a nord non ci sono tematismi particolari se non quello degli ambiti agricoli strategici mentre a sud ci sono aree produttive agricole, aree prevalentemente residenziali a trasformazione libera o coordinata, territorio urbanizzato prevalentemente terziario a trasformazione libera o coordinata e ambiti di salvaguardia, recupero e valorizzazione del verde pubblico e privato. Nell'intorno delle aree logistiche all'interno dello svincolo autostradale, che ricadono in area bianca, si evidenzia la presenza di tematismi indicanti interventi di progetto di pertinenza dell'Autostrada del Brennero.

Il sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618), secondo il Piano delle Regole del PGT (TAVOLA 11 - PdS01VAR - Piano dei Servizi) del Comune di Pegognaga, ricade in area bianca. Le aree logistiche e di deposito prossime al sovrappasso ricadono all'interno delle "fasce di rispetto stradali e del reticolo idrico". Nell'intorno dell'area d'intervento a nord non ci sono tematismi particolari se non quello degli ambiti agricoli strategici mentre a sud si evidenziano aree per attività produttive direzionali, terziarie, ricettive, multifunzionali e zone per la distribuzione carburanti, ambiti di tipo residenziale e ambiti di salvaguardia, recupero e valorizzazione del verde pubblico e privato.

Non emergono nelle immediate vicinanze del sottopasso zone sensibili dal punto di vista ambientale e si sottolinea come l'intervento previsto si sviluppi all'interno dell'area autostradale (area bianca) e/o della fascia di rispetto stradale.

Per le valenze ambientali del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) si vedano le seguenti tavole contenute nell'allegato 1 "ELABORATI GRAFICI":

- TAVOLA 8 - Localizzazione del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) rispetto alle Indicazioni paesaggistiche e ambientali del PTCP vigente 2010 (stralcio TAV. 1B Valore storico e culturale)
- TAVOLA 9 - Localizzazione del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) rispetto alle Indicazioni paesaggistiche e ambientali del PTCP vigente 2022 (stralcio TAV. 1 Circondario C -EST)
- TAVOLA 10 - Localizzazione del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) rispetto alla Tavola PdR01Var1_quadro_di_unione_elaborati PIANO DELLE REGOLE del P.G.T. di Pegognaga (MN)
- TAVOLA 11 - Localizzazione del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) rispetto alla Tavola PdS01VAR_elaborati PIANO DEI SERVIZI del P.G.T. di Pegognaga (MN)

¹ <http://www.geoportale.regione.lombardia.it>

RETE NATURA 2000

Nel comune di Pegognaga non sono presenti siti della Rete Natura 2000

Il sito della Rete Natura 2000 più vicino al sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) è la ZPS IT20B0501 "Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia" ubicato a circa 6,02 km (TAVOLA 12 - Localizzazione sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) rispetto ai siti della Rete Natura 2000).

L'area di influenza del progetto non va ad interessare, nemmeno indirettamente, questo sito.

5. Caratteristiche del progetto

Data la tipologia di progetto, l'intervento non è soggetto alle disposizioni di cui al Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105 relativo al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze e/o preparati pericolosi. Inoltre nel comune di Pegognaga non vi sono stabilimenti a rischio di incidente rilevante.

STATO ATTUALE del sottopasso esistente e motivazioni dell'intervento

La sovrastruttura del ponte in oggetto è formata da due impalcati, uno per ciascuna carreggiata autostradale, uguali, disposti in obliquo ed affiancati (è presente un giunto longitudinale).

Ciascun impalcato è costituito da tre travate isostatiche che appoggiano su due spalle e su due pile. Ciascuna travata è formata da diciotto travi longitudinali, da due traversi di campata, da due traversi di testata e dalla soletta.



Stato attuale del sottopasso ferroviario - vista da ovest

La tipologia di opera precedentemente descritta, con particolare riferimento agli elementi strutturali dell'impalcato, non consente l'adeguamento delle prestazioni richieste ai sensi delle Norme Tecniche mediante un intervento di risanamento. E' pertanto previsto l'intervento di demolizione e ricostruzione degli impalcati, nonché il risanamento e il rinforzo dei pilastri e delle fondazioni delle pile e delle travi pulvino.

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO

Il "Progetto esecutivo per l'adeguamento del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (opera n° 370 alla progressiva km 275+618)" si divide in tre tratti (TAVOLA 13 Planimetria intervento del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) - Tav. 2.1 di progetto).

Il progetto stradale prevede per i Tratti 1 e 3 la bonifica e successiva pavimentazione dell'attuale spartitraffico erboso, realizzando un raccordo lineare fra i cigli interni della carreggiata nord e sud.

L'intervento non modifica l'assetto plano-altimetrico dell'asse autostradale ma è funzionale alla realizzazione dei cambi di carreggiata necessari per la gestione del traffico autostradale durante le fasi della realizzazione.

Lungo il Tratto 2 risulta invece necessario modificare il profilo autostradale a cavallo dell'opera di sottopasso. L'incremento – rispetto alla situazione attuale – del franco sopra la linea ferroviaria, impone un innalzamento della livelletta stradale, ed un lieve aumento della pendenza dei raccordi altimetrici, per garantire il raccordo con il tracciato autostradale attuale.

Il progetto prevede la sostituzione dell'impalcato del ponte con una struttura mista acciaio-calcestruzzo e il risanamento delle sottostrutture, ripristinando le parti ammalorate ed adeguando i presidi per la durabilità e per la sicurezza agli standard attuali dell'autostrada.

La sezione trasversale del nuovo impalcato è resa inoltre compatibile con la futura realizzazione della terza corsia nella tratta Verona-Modena.

Al fine di aumentare il franco netto della struttura nei confronti della sottostante linea ferroviaria, il nuovo impalcato è previsto ad una quota di progetto dell'autostrada più elevata.

La tipologia del nuovo sottopasso è illustrata nella TAVOLA 14 - Tipologia del nuovo sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) da Tav. 8.1 di progetto – sezioni longitudinale e in retto

Lo sviluppo dell'intervento, lungo l'asse autostradale, interesserà un tratto lungo 1.305 metri (TAVOLA 5 - Stralcio Tav. 16.01 di progetto, TAVOLA 13 - Stralcio Tav. 2.1 di progetto - Planimetria intervento).

La sezione tipo considerata nel progetto di adeguamento dell'asta autostradale nel Tratto 2 prevede due carreggiate di larghezza minima pari a 10.50 m (2 corsie da 3.75 m e corsia emergenza da 3.00 m) ed un margine interno da 11.50 m (spartitraffico da 2.10 m e 2 banchine zebraate di larghezza 4.70 m).

OPERE MINORI

A seguito del rifacimento del **sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618)** si renderanno necessari gli ulteriori seguenti interventi:

- Adeguamento dei cordoli di fondazione delle barriere antirumore esistenti e dei cordoli perimetrali delle piazzole di sosta.
- Interventi di contenimento delle rampe, a seguito dell'innalzamento della livelletta, con la realizzazione di nuovi cordoli o adeguamento di quelli esistenti.
- Manutenzione straordinaria dei sottoattraversamenti volta al ripristino del calcestruzzo della soletta all'estradosso e del relativo sistema di impermeabilizzazione.
- Completamento delle barriere antirumore esistenti in corrispondenza del sottopasso ferroviario.
- Installazione di barriere di sicurezza e riapertura varco spartitraffico al km 275+455.
- Ripristino della segnaletica orizzontale conforme a quanto stabilito dal nuovo Codice della Strada D.lgs. n. 285 del 30/04/1992 e dal Regolamento d'esecuzione e d'attuazione del nuovo codice della strada D.P.R. n. 495 del 16.12.1992, dal D.P.R. 6 settembre 1996 n. 610.

PROGRAMMA DEI LAVORI E TEMPI DI ESECUZIONE

Per la realizzazione dei lavori in progetto si prevede un totale di n. 438 giorni naturali e consecutivi.

L'intervento comporterà alcune interferenze con il traffico autostradale:

- n° 7 giorni per la predisposizione delle deviazioni di carreggiata.

L'intervento prevede inoltre 18 notti, concordate preventivamente con il gestore della tratta ferroviaria, durante le quali dovrà essere interrotta totalmente la circolazione sulla linea ferroviaria.

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

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

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

Sono previste due aree di deposito temporanee, per materiale naturale di cava e del materiale da conferire in discarica, aventi un'estensione rispettivamente di circa 3.600 mq e 3.200 mq ubicate nell'area dello svincolo autostradale di Pegognaga.

Tra Strada Viola Camatte (S.P.52) e il sottopasso ferroviario è inoltre prevista un'area d'occupazione temporanea, di circa 800 mq, su cui insiste una formazione ruderale di scarpata, per la viabilità di cantiere e per il deposito di attrezzature e materiali. Al termine dei lavori tale superficie verrà ripristinata dal punto di vista vegetazionale tramite

la piantumazione di specie autoctone.

In queste aree è prevista l'asportazione dei soprassuoli, il riporto di materiale idoneo a rendere l'area utilizzabile, l'asportazione dello stesso a fine lavori, la stesa del terreno vegetale inizialmente asportato, il ripristino della fertilità iniziale dei terreni oggetto di occupazione temporanea. Per "riporto di materiale idoneo" si intende materiale stabilizzato per fondazioni stradali.

Per l'individuazione di tali aree si rimanda alla TAVOLA 6 - Veduta "aerea" delle superfici all'interno del quale saranno ubicate le aree logistiche e di deposito (Bing Aerial) - sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618).

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

Il tema delle soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le interferenze viene qui trattato facendo riferimento alle diverse matrici ambientali potenzialmente impattate, con particolare riferimento alla potenziale presenza di situazioni di criticità eventualmente già in essere nella situazione ante intervento. Per le matrici ambientali sulle quali in base all'analisi condotta è stato ritenuto opportuno adottare specifiche misure, vengono poi descritte le misure progettuali adottate.

Per quanto riguarda la qualità dell'ARIA ambiente (punto 5.1 Tabella 8), in fase di costruzione verranno adottate misure per la prevenzione della produzione e la limitazione della diffusione di polveri (per le terre e i materiali di riporto: bagnamento delle superfici, limitazione delle altezze di versamento in caso di movimentazione, sospensione della movimentazione in caso di vento forte); inoltre gli effetti indiretti legati al traffico verranno limitati mediante l'adozione di modalità di gestione del cantiere e del traffico autostradale tali da evitare perturbazioni significative al traffico.

Per quanto riguarda la qualità delle ACQUE (punto 5.2 Tabella 8), il progetto non comporta l'impiego di sostanze inquinanti pericolose per la qualità delle acque, salvo i normali carburanti ed olii (sia lubrificanti che per i circuiti oleodinamici) dei mezzi d'opera e normali materiali per l'edilizia (cemento, fanghi bentonitici, ecc.). Per quanto riguarda carburanti e olii eventuali sversamenti accidentali in cantiere verranno prevenuti con un'attenta gestione delle attività che viene dettagliata nel piano di sicurezza e coordinamento.

Per quanto riguarda la POTENZIALITA' ARCHEOLOGICA' (punto 7 Tabella 8) l'area interessata dal rifacimento del sottopasso, della riprofilatura della scarpata laterale e dalla bonifica e pavimentazione dello spartitraffico stradale si colloca all'interno del sedime autostradale oggetto di svariati interventi dall'epoca della costruzione dell'autostrada ad oggi.

I terreni interessati dai movimenti terra, in funzione dell'intervento previsto, appaiono come riporti artificiali di terre già ampiamente rimaneggiate nella seconda metà del secolo scorso, in fase di costruzione e manutenzione dell'autostrada per cui il rischio archeologico è da considerarsi complessivamente nullo.

In particolare, il progetto prevede una serie d'interventi che vanno ad interessare strutture e aree diverse.

- i lavori di scavo presso il sovrappasso, tanto per quelli in adiacenza alle pile (sia sul fronte interno della luce del sottopasso, sia su quello esterno) quanto anche per gli interventi da realizzarsi presso le teste delle spalle, interessano solo riporti artificiali recenti di terreno ampiamente rimaneggiato in sede di realizzazione dell'opera autostradale (o per riempimento di scavi di fondazione delle pile o per la realizzazione del rilevato artificiale autostradale);
- l'intervento di riprofilatura della scarpata laterale del rilevato autostradale mediante scotico e gradonatura, riguarda solamente la scarpata laterale del riporto artificiale recente;
- l'intervento di bonifica e pavimentazione dello spartitraffico stradale, interessa solo riporti artificiali recenti impostati al di sopra della quota dello scotico eseguito all'epoca della costruzione dell'autostrada

Per quanto riguarda la presenza sul territorio di PRODUZIONI AGRICOLE DI PARTICOLARE QUALITÀ E TIPICITÀ (art. 21 D.lgs. 228/2001 - punto 8 Tabella 8), l'intervento ricade nella "Zona di produzione del Lambrusco Doc", "Zona di produzione del Parmigiano" e nella "Zona di produzione pera IGP". L'intervento che interessa il sedime autostradale non andrà ad interessare aree agricole se non – in parte – per quella piccola porzione di superficie che serve alla viabilità di cantiere che si presenta come area verde incolta. Per tale area è previsto, al termine dei lavori, il ripristino con l'impianto di specie arboree autoctone. Le aree di deposito temporaneo del materiale di risulta e di quello necessario per la realizzazione dell'intervento sono ubicate all'interno del sedime autostradale in corrispondenza dello svincolo di Pegognaga. In tal modo, le movimentazioni necessarie di materiali e quelle degli elementi costruttivi prefabbricati saranno effettuate all'interno dell'autostrada, evitando così interferenze significative con il traffico sulla viabilità ordinaria.

Le CARATTERISTICHE SISMICHE specifiche del territorio in cui ricade l'intervento individuate dall'O.P.C.M. 3519/2006 (punto 12 Tabella 8) sono state considerate nei criteri di progettazione della nuova opera adottando criteri di progettazione antisismici. Da questo punto di vista si ha pertanto un sicuro e significativo effetto positivo

dell'intervento, in termini di sicurezza e di garanzia di fruibilità dell'opera.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

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

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

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

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Accertamento della conformità urbanistica (procedura di cui all'art. 2 del DPR n. 383/1994) oppure <input checked="" type="checkbox"/> Approvazione del progetto, previa indizione di Conferenza dei servizi (procedura di cui all'art. 3 del DPR n. 383/1994)	<p><i>Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) d'intesa con la Regione Lombardia.</i></p> <p><i>Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) d'intesa con la Regione Lombardia.</i></p>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio:	<p><i>N.B. Non prevista/sostituita dal certificato di collaudo.</i></p> <p><i>Per l'autorizzazione all'inizio dei lavori e la certificazione di rispondenza alle norme sismiche si veda la sezione "altre autorizzazioni"</i></p>
<p>Altre autorizzazioni:</p> <input checked="" type="checkbox"/> Approvazione ai sensi della convenzione di concessione. <input checked="" type="checkbox"/> Collaudo ai sensi del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione per l'inizio dei lavori (autorizzazione sismica) ai sensi dell'art. 8 della l. r. n. 33/2015). <input checked="" type="checkbox"/> Certificato di collaudo statico ai sensi della legge 5 novembre 1971, n. 1086 e visto comunale di attestazione dell'avvenuto deposito; (NB in forza dell'articolo 9 della legge regionale n. 33/2015, il certificato di collaudo con il visto comunale di attestazione dell'avvenuto deposito tiene luogo dell'attestato di rispondenza dell'opera previsto dall'art. 62 del DPR 380/2001).	<p><i>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali</i></p> <p><i>Collaudatore o Commissione di collaudo</i></p> <p><i>Comune di Pegognaga</i></p> <p><i>Ingegnere collaudatore (statico) / Comune di Pegognaga</i></p>

8. Aree sensibili e/o vincolate

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

TAVOLA 15 - Localizzazione del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) rispetto alle aree protette entro 15 km dall'intervento

TAVOLA 16 - Localizzazione del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) rispetto alle zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica (estratto mappa "Vincoli in Rete")

TAVOLA 17 - Localizzazione del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) rispetto alle zone con tutela paesaggistica: (estratto mappa "SIBA" Sistema Informativo Beni e Ambiti paesaggistici della Regione Lombardia)

TAVOLA 18 - Localizzazione del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) su stralcio Tavola DdP 2.6 CARTA DEI VINCOLI del P.G.T. del Comune di Pegognaga

TAVOLA 19 - Localizzazione del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) su stralcio Tavola DdP 2.4 CARTA ANALISI TERRITORIALE CARTA CONDIVISA DEL PAESAGGIO del P.G.T. del Comune di Pegognaga

TAVOLA 20 - Localizzazione del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) su stralcio elaborato DdP4 Carta delle sensibilità paesistiche del P.G.T. del Comune di Pegognaga

TAVOLA 21 - Localizzazione del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) su stralcio Tav. 3e Carta dei tipi forestali del Piano di Indirizzo Forestale PIF 2009-2019 della Provincia di Mantova (UTR Val Padana - Mantova)

TAVOLA 22 - Localizzazione del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) su stralcio Carta Direttiva Alluvioni 2007/60/cE – Revisione 2022- Aree a potenziale rischio significativo (APSFR) (consultabile sul Geoportale della Regione Lombardia)

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Inoltre, si rileva che nel raggio di 15 km dall'area di intervento non sono presenti zone umide di importanza internazionale (RAMSAR ⁴)
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Zone costiere e ambiente marino si trovano ad una distanza maggiore di 15 km
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nel raggio di 15 km non sono presenti ⁵ zone montuose con quota superiore a 1.600 m. La Regione Lombardia - Ufficio Territoriale Regionale Val Padana - Mantova nel Piano di Indirizzo Forestale (PIF) della Provincia di Mantova non riconosce, per l'area di intervento, alcuna tipologia forestale. Le formazioni forestali più vicine, riconosciute dalla pianificazione Provinciale, sono quelle all'interno del Parco San Lorenzo a circa 1,5 km.

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

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

⁴ Verificato su Geoportale Nazionale

⁵ Verificato su SITAP

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
<p>4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)</p>	□	■	<p>L'area di intervento non ricade in nessuna area protetta o tutelata e l'intervento non andrà ad interessare elementi che possono presentare un rapporto di funzionalità con le aree tutelate.</p> <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcune aree protette (EUAP⁶) ai sensi della L. 394/1991, in particolare il sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara dista:</p> <ul style="list-style-type: none"> • circa 12,5 km dalla Riserva naturale "Vallazza". <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni siti della Rete Natura 2000⁷, in particolare il sottopasso dista:</p> <ul style="list-style-type: none"> • circa 6,0 km dal sito IT20B0501 "Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia"; • circa 9,9 km dal sito IT4040016 "Siepi e Canali di Resega-Foresta"; • circa 11,8 km dal sito IT4030015 "Valli di Novellara"; • circa 12,5 km dal sito IT20B0010 "Vallazza"; • circa 12,5 km dal sito IT20B0014 "Chiavica del Moro"; • circa 12,5 km dal sito IT4030020 "Golena del Po di Gualtieri, Guastalla e Luzzara"; • circa 13,9 km dal sito IT4040017 "Valle delle Bruciate e Tresinaro"; • circa 14,1 km dal sito IT20B0401 "Parco Regionale Oglio Sud"; • circa 14,1 km dal sito IT4040015 "Valle di Gruppo"; • circa 14,3 km dal sito IT20B0001 "Bosco foce Oglio". <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni Parchi, in particolare il sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara dista:</p> <ul style="list-style-type: none"> • circa 1,5 km dal Parco Locale d'Interesse Sovracomunale Parco San Lorenzo; • circa 8,6 km dal Parco Locale d'Interesse Sovracomunale Parco "Golene Foce Secchia"; • circa 10,8 km dal Parco Locale d'Interesse Sovracomunale Parco San Colombano; • circa 10,3 km dal Parco Regionale del Mincio; • circa 13 km dal Parco Regionale dell'Oglio Sud • circa 14,2 km dal Parco Locale d'interesse sovracomunale in area golenale, tratto lungo sponda Po.

⁶ Verificato su Geoportale Nazionale (<http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>)

⁷ Verificato su Geoportale Provincia di Mantova "Aree Protette" (<http://www.geoportale.regione.lombardia.it/atlante-ptr>)

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
<p>5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria⁸:</p>			<p>In base alle "Linee Guida"⁹ del Ministero approvate con il D.M. n. 52/2016, il confronto tra il progetto e gli eventuali superamenti degli standard di qualità ambientale, fissati dalle normative dell'UE per la qualità dell'aria ambiente e per la qualità delle acque dolci, costiere e marine, si applica solo a progetti individuati nell'allegato IV, di tipologia diversa da quella dell'intervento in esame.</p> <p>Per completezza documentale e maggiore trasparenza, nel seguito si evidenziano comunque i dati di cui al punto 4.3.6 delle citate "Linee Guida".</p>

⁸ Per la qualità dell'aria ambiente (Limiti D.lgs. 155/2010) e per la qualità delle acque (zone vulnerabili ai Nitrati), in base alle Linee Guida allegate al D.M. n. 52/2015.

⁹ Decreto Ministeriale 30 marzo 2015 n. 52 - Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116 (GU Serie Generale n.84 del 11.4.2015) - Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
5.1 Qualità dell'aria ambiente	■	□	<p><u>Per completezza documentale, nel seguito si evidenziano i dati relativi ai superamenti degli standard di qualità dell'aria ambiente.</u></p> <p>In base ai dati ARPAL¹⁰, in Provincia di Mantova gli inquinanti normati che sono risultati critici sono il particolato atmosferico (in particolare il PM₁₀ per quanto attiene agli episodi acuti) e l'ozono.</p> <p>In base al D.M. n. 52/2016 <u>il criterio specifico (ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA) della localizzazione del progetto in zone in cui gli standard di qualità ambientale stabiliti dalla legislazione comunitaria per l'aria ambiente sono già stati superati, è applicabile solo ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti: 1.c) (impianti per l'allevamento intensivo di animali), 2.a) (Industria energetica ed estrattiva - attività di ricerca sulla terraferma delle sostanze minerali di miniera, ivi comprese le risorse geotermiche), al punto 3 (progetti relativi alla lavorazione dei metalli e dei prodotti minerali), limitatamente alle lettere a), b), d), e), l), m), n), o), p), ai punti 4.h) (molitura dei cereali, industria dei prodotti amidacei, industria dei prodotti alimentari per zootecnia) e 4.i) (zuccherifici, impianti per la produzione di lieviti), ai punti 5.a) (impianti di fabbricazione di pannelli di fibre, pannelli di particelle e compensati), 5.b) (impianti per la produzione e la lavorazione di cellulosa) e 5.d) (impianti per la concia del cuoio e del pellame), al punto 6.a) (industria della gomma e delle materie plastiche), al punto 7.a) (progetti di sviluppo di zone industriali o produttive), ai punti 7.r) (impianti di smaltimento di rifiuti urbani non pericolosi, mediante operazioni di incenerimento o di trattamento) e 7.s) (impianti di smaltimento di rifiuti speciali non pericolosi mediante operazioni di incenerimento o di trattamento), limitatamente agli impianti di incenerimento, ai punti 8.e) e 8.m).</u></p> <p><u>Tale criterio specifico non è dunque applicabile al presente progetto.</u></p>

¹⁰ "Rapporto sulla qualità dell'aria in Provincia di Mantova" di ARPAL relativa all'anno 2021 (report di gennaio 2022).

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
5.2 Qualità delle acque dolci	■	□	<p><u>Per completezza documentale, nel seguito si evidenziano i dati relativi ai superamenti degli standard di qualità delle acque dolci.</u></p> <p>Nel Rapporto ARPAL sullo Stato delle acque superficiali in Provincia di Mantova, che riassume il monitoraggio eseguito nel 2012, viene confermato che le criticità maggiori sono sui corsi d'acqua artificiali, soprattutto legate all'impatto dovuto all'utilizzo di diserbanti.</p> <p>Il Rapporto ARPAL sullo Stato delle acque sotterranee in Provincia di Mantova, che riassume il monitoraggio eseguito nel 2012, non attesta particolari trend di evoluzione. La maggioranza dei punti presenta contaminazione di origine naturale dovuta alle facies idrochimiche della Provincia (Ammonio, Manganese, Ferro, Arsenico).</p> <p>La contaminazione di origine antropica è prevalentemente dovuta alla vocazione agricola della Provincia che comporta l'utilizzo di massicce quantità di fitofarmaci e nitrati che, anche a causa della natura del terreno, possono raggiungere la falda sottostante.</p> <p><u>In base al D.M. n. 52/2016 il criterio specifico (ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA) della localizzazione del progetto in zone in cui gli standard di qualità ambientale stabiliti dalla legislazione comunitaria per le acque dolci, costiere e marine sono già stati superati, è applicabile solo ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti: 1.a) (cambiamento di uso di aree non coltivate, semi-naturali o naturali per la loro coltivazione agraria intensiva, con una superficie superiore a 10 ettari), 1.c) (impianti per l'allevamento intensivo di animali), al punto 1.e) (impianti di piscicoltura intensiva).</u></p> <p><u>Tale criterio specifico non è dunque applicabile al presente progetto.</u></p>
6. Zone a forte densità demografica	□	■	<p>Il sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara ricade nel territorio comunale di Pegognaga (6.888 ab. con 147 ab/ km²)¹¹ e si colloca all'esterno del centro abitato principale dove sono presenti le aree a maggior densità demografica.</p> <p>Nel raggio di 15 km non sono presenti altri comuni con densità demografica maggiore di 500 ab/km² e nessun comune con una popolazione superiore a 50.000 ab.</p>

¹¹ Dati ISTAT al 01/01/2022

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica ¹²	■	□	<p>L'area di intervento non ricade in nessuna zona di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica non ricade in alcun ambito paesaggistico tutelato e non interessa alcun bene individuato come bene paesaggistico.</p> <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni beni paesaggistici:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alcuni edifici architettonici storici. I più vicini al sottopasso sono la "Casa Catellani" (bene architettonico di interesse culturale non verificato) ad una distanza di circa 1,2 km e la "Casa dei Conti Custozza del XVI sec." (bene architettonico di interesse culturale dichiarato) ad una distanza di circa 1,4 km; • alcuni beni archeologici. Il più vicino al sottopasso è un'area a sud definita "terreni su cui insiste una necropoli di età romana" (beni archeologici di interesse culturale dichiarato) ad una distanza di circa 2,4 km; • aree di rispetto corpi idrici a circa 2,3 km (Canale Collettore della Bonifica Mantovana); • Parco del Angeli e Parco Florida (L.1497/39) a circa 1,2 km, ai sensi del D. Lgs. 42/2004; <p>Nei piccoli centri abitati nell'intorno dell'intervento sono presenti solo architetture storiche puntuali di valore testimoniale.</p>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	■	□	<p>L'area dell'intervento e/o il suo intorno (è stato esaminato un intorno del raggio di 15 km), secondo il Geoportale della Provincia di Mantova, rientrano nella "Zona di produzione del Lambrusco DOC", nella "Zona di produzione del parmigiano" e nella "Zona di produzione della pera IGP".</p> <p>Nell'area di intervento e nel suo immediato intorno sono presenti esclusivamente appezzamenti coltivati a seminativo semplice e aree verdi incolte (Carta dell'uso del suolo 2018 - Geoportale Regione Lombardia).</p>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	□	■	<p>L'area di intervento non ricade all'interno di siti contaminati. Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni siti bonificati o contaminati¹³. In particolare i più vicini sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sito contaminato "PV Tamoil n. 1293 (id. MN039.0006) a circa 640 m; • sito contaminato "PV Siron S.R.L." (id. MN039.0002) a circa 1,6 km; • sito contaminato "Claipa S.P.A. impianto" (id. MN027.0002) a circa 6,4 km;

¹² Verificato su <http://vincoliinrete.beniculturali.it/vir/vir/vir.html> e sul Sistema informativo Beni e Ambiti paesaggistici SIBA

¹³ Geoportale della Lombardia "Siti bonificati e contaminati"

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ² :	SI	NO	Breve descrizione ³
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo idrogeologico di cui al Regio Decreto 3267/1923.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'intervento, secondo le mappe di pericolosità e di rischio della Carta Direttiva Alluvioni 2007/60/CE¹⁴ rientra nelle aree a "Pericolosità RP scenario raro", a cavallo tra l'area a rischio medio R2 e rischio moderato R1.</p> <p>Nel raggio di 15 km sono presenti alcuni siti con rischio R3, il più vicino dei quali si trova nella porzione ad Est dell'abitato di Pegognaga a circa 800 m dal sottopasso.</p> <p>Anche la tavola 3a "Aree a rischio idraulico: scenari di pericolosità del Reticolo Secondario di Pianura" del PTCP della Provincia di Mantova (marzo 2022) non segnala alcun rischio idraulico in corrispondenza dell'area di intervento.</p>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Secondo l'O.P.C.M. 3519/2006 l'intervento ricade in zona sismica 3.</p> <p>Valori di pericolosità sismica: secondo l'O.P.C.M. 3519/2006, l'area in esame ricade in una fascia con accelerazione massima del suolo tra 0.075 e 0.1 g (con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni riferita a suoli rigidi caratterizzati da $V_{s30} > 800$ m/s; cat. A, punto 3.2.1 del D.M. 14.09.2005)¹⁵.</p>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento ricade in fascia di rispetto autostradale e ferroviaria ed in prossimità di fasce di rispetto relative alla viabilità minore.

¹⁴ Geoportale della Lombardia "Direttiva Alluvioni 2007/60/CE - Revisione 2022"

¹⁵ http://zonesismiche.mi.ingv.it/mappa_ps_apr04/lombardia.html e Geoportale Lombardia "Carta della pericolosità sismica del territorio lombardo"

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><u>In fase di cantiere</u> è previsto l'utilizzo temporaneo di un'area per la viabilità di cantiere (800 mq).</p> <p><u>Ad opera realizzata</u>, non ci sarà alcuna variazione sostanziale rispetto all'esistente.</p> <p><u>Dismissione</u>. Trattandosi di un'opera che costituisce parte integrante della sede autostradale non ne è prevista la futura dismissione, se non per una eventuale nuova demolizione e ricostruzione. In tale caso, la demolizione delle opere per sostituirle con altre analoghe non comporterà modifiche dei luoghi.</p>		<p><u>Fase di cantiere</u>. I suoli, che verranno utilizzati per le aree logistiche e di cantiere, non presentano particolari valenze da tutelare. Le aree verranno ripristinate al termine dei lavori.</p> <p><u>Ad opera realizzata</u>. Non si creeranno frammentazioni o creazione di nuove aree intercluse o modifiche alla configurazione dei fondi.</p> <p><u>Dismissione</u>. Non essendo previste in tal caso modifiche fisiche dell'ambiente interessato, non vi saranno neppure effetti ambientali negativi significativi.</p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l' utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<p><u>In fase di cantiere</u> è previsto l'utilizzo temporaneo di limitate superfici di area verde incolta (800 mq) per l'allestimento del cantiere e il consumo di materiali da costruzione, di energia e di acqua per ridurre la dispersione delle polveri del cantiere.</p> <p><u>Ad opera realizzata</u>, il progetto coinvolge unicamente il sedime autostradale e non è previsto il consumo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.</p> <p><u>Dismissione</u>. Trattandosi di un'opera che costituisce parte integrante della sede autostradale non ne è prevista la futura dismissione, se non per una eventuale nuova demolizione e ricostruzione. In tale caso, la demolizione delle opere per sostituirle con altre analoghe non comporterà modifiche dei luoghi</p>		<p><u>Fase di cantiere</u>. L'utilizzo di suolo è temporaneo le superfici di cantiere saranno oggetto di ripristino. Non è previsto un uso significativo di materiali da costruzione, di energia e di acqua Non si avrà dunque un utilizzo significativo di risorse naturali.</p> <p><u>Ad opera realizzata</u>, il rifacimento del sottopasso non determina effetti ambientali significativi.</p> <p><u>Dismissione</u>. Per la eventuale futura demolizione e ricostruzione, l'utilizzo di risorse naturali non sarà superiore a quello per l'intervento in progetto e dunque anche per tale fase non si prevede un utilizzo significativo di risorse non rinnovabili.</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Il progetto non comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana.		/	

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<p><i>In fase di cantiere non è possibile escludere totalmente la possibilità di incidenti che possono coinvolgere i lavoratori o gli utenti dell'autostrada.</i></p>		<p><i>La corretta impostazione e gestione delle operazioni di cantiere e delle diverse fasi di lavorazione possono minimizzare, fino ad annullarlo pressoché completamente, il rischio di incidenti.</i></p> <p><i>L'applicazione di tecniche progettuali collaudate favorisce inoltre la durata e la sicurezza delle opere in fase di esercizio. Dato che l'intervento prevede l'adeguamento del sottopasso, esso consentirà una maggiore sicurezza del traffico nel sottopasso. Esso determinerà dunque una diminuzione del rischio di incidenti e conseguentemente una diminuzione delle conseguenti ripercussioni sulla salute umana e sull'ambiente.</i></p> <p><i>Dato che l'intervento comporta anche l'adeguamento della nuova opera alla normativa sismica in vigore, esso garantisce una maggiore sicurezza dell'opera anche rispetto a tale rischio. Per tale motivo esso determina un'ulteriore diminuzione delle conseguenti ripercussioni sulla salute umana e sull'ambiente.</i></p> <p><i>L'effetto legato al rischio di incidenti è pertanto positivo</i></p>	

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p>L'area di intervento non è interessata da vincoli paesaggistici ne' va ad interessare beni di interesse storico culturale.</p> <p>Nei piccoli centri abitati nell'intorno sono presenti architetture storiche puntuali di valore testimoniale. Tali manufatti non saranno interessati dalla realizzazione del progetto.</p> <p>A circa 2,4 km, al di fuori dell'area di intervento, ci sono alcuni "terreni su cui insiste una necropoli di età romana" (beni archeologici di interesse culturale dichiarato). Tale necropoli non sarà interessata dalla realizzazione del progetto.</p>		<p>Come illustrato nella relazione tecnica di progetto e negli elaborati grafici, il progetto prevede solamente operazioni di scavo superficiali e limitate ai riporti artificiali realizzati all'epoca della costruzione dell'autostrada, senza l'interessamento di orizzonti di terreno aventi potenzialità archeologica.</p> <p>Non è pertanto presente alcun rischio archeologico.</p> <p>Per quanto riguarda il sito archeologico, la distanza fra l'area di intervento ed il sito archeologico permette di escludere qualsiasi interferenza.</p>	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/ aree sensibili dal punto di vista ecologico , non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Nelle aree di progetto non sono presenti di zone o aree potenzialmente sensibili.</p> <p>Nelle aree limitrofe non si evidenzia la presenza di altre zone o aree potenzialmente sensibili (diverse da quelle incluse in Tabella 8) che possano essere interessate dalla realizzazione del progetto.</p>		/	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
<p><i>idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</i></p>	<p><i>Al limite dell'area di intervento si riscontra la presenza di un canale denominato "Po vecchio" (Tav. 13). Il canale non sarà interessato dalla realizzazione del progetto, dato che esso, nei pressi dell'area di intervento, corre sotto il piano campagna in un tombino e l'intervento nel tratto vicino non prevede scavi ma solo il rifacimento della pavimentazione stradale</i></p>	<p><i>Il progetto di rifacimento del sottopasso non determina alcuna variazione dello stato della qualità delle acque superficiali e sotterranee. In fase di cantiere interferenze significative con il sistema delle acque superficiali e sotterranee possono essere escluse grazie all'adozione di specifiche misure di precauzione verso gli sversamenti accidentali, prevenuti con un'attenta gestione delle attività dettagliata nel piano di sicurezza e coordinamento. In fase di esercizio non vi saranno modifiche significative rispetto allo stato attuale.</i></p>

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	L'autostrada A22 è una delle principali arterie stradali a livello nazionale. Il sottopasso interessa la linea ferroviaria locale di collegamento tra Suzzara e Ferrara.		In fase di cantiere sono previste limitate e temporanee interruzioni o deviazioni del traffico autostradale. Gli effetti sul traffico autostradale verranno limitati mediante l'effettuazione delle lavorazioni che comportano la temporanea chiusura al traffico di una o più carreggiate in orario notturno, ove possibile, e comunque in periodi dell'anno diversi da quelli caratterizzati da traffico più intenso, Per tali motivi gli effetti sul traffico autostradale non saranno significativi. Ad opera realizzata l'intervento in progetto non determina modifiche ai livelli di traffico sulla viabilità.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	Il sottopasso è ubicato in una zona avente bassa intervisibilità con le aree circostanti residenziali e distante da aree ad alta fruizione pubblica. L'arteria autostradale stessa è soggetta ad elevata fruizione, benché si tratti di passaggi ad elevata velocità e dunque di breve durata.		Il sottopasso interessato dai lavori è esistente e il suo rifacimento non crea modifiche percettive significative rispetto al contesto paesaggistico attuale.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato ?	<p><i>Il sottopasso interessato dai lavori e il tratto autostradale attiguo che è oggetto di intervento sono già esistenti. L'intervento non crea perdite significative di suolo non antropizzato.</i></p> <p><i>In fase di cantiere e dismissione è previsto l'utilizzo temporaneo di limitate superfici agricole per l'allestimento del cantiere.</i></p>		<p><i>Le aree utilizzate in via temporanea in fase di cantiere e di dismissione saranno oggetto di ripristino.</i></p> <p><i>L'intervento non comporterà frammentazioni significative, creazione di aree intercluse o un aumento significativo del grado di antropizzazione dell'area di localizzazione del progetto.</i></p>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<p><i>A sud dell'area di progetto, il P.G.T di Pegognaga indica la presenza di aree agricole produttive e aree prevalentemente urbanizzate a trasformazione libera o coordinata.</i></p>		<p><i>Il progetto di rifacimento del sottopasso non contrasta né confligge con le previsioni urbanistiche evidenziate nel P.G.T.</i></p>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>L'area di intervento è limitrofa ad alcuni nuclei abitati definiti come tessuto residenziale mediamente denso e tessuto residenziale rado e nucleiforme</i></p>		<p><i>Si ritiene che il rifacimento del sottopasso non comporti impatti negativi rispetto alla situazione attuale.</i></p> <p><i>I disturbi derivanti dalla fase di cantiere saranno temporanei.</i></p>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutt. collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti ricettori sensibili.</i></p>		/	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>L'area dell'intervento e/o il suo intorno (è stato esaminato un intorno del raggio di 15 km), secondo il Geoportale della Provincia di Mantova, rientrano nella "Zona di produzione del Lambrusco DOC", nella "Zona di produzione del parmigiano" e nella "Zona di produzione della pera IGP".</i></p>		<p><i>Il progetto non comporta nessuna interazione con aree agricole di pregio</i></p> <p><i>Non sono stati individuati effetti ambientali conseguenti all'opera tali da incidere negativamente sulle produzioni agricole di particolare qualità e tipicità della zona.</i></p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge ¹⁶ sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p>ARIA</p> <p>I dati ARPAL¹⁷ relativi alla Provincia di Mantova evidenziano delle criticità per il particolato atmosferico (in particolare il PM10 per quanto attiene agli episodi acuti) e l'ozono.</p>		<p>ARIA</p> <p>Il D.M. n. 52/2015. specifica che il <u>critério specifico</u> (ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA) <u>della localizzazione del progetto in zone in cui gli standard di qualità ambientale stabiliti dalla legislazione comunitaria per l'aria ambiente sono già stati superati, è applicabile solo ai progetti dell'allegato IV di tipologia diversa da quella dell'intervento in esame, che non comporta emissioni significative di inquinanti in atmosfera, ne' variazione della qualità dell'aria. Tale criterio specifico non è dunque applicabile al presente progetto.</u> Inoltre, le emissioni in atmosfera in fase di cantiere, che verranno comunque minimizzate grazie all'adozione delle soluzioni progettuali illustrate nella Tabella 5, avranno un carattere temporaneo e reversibile. A sottopasso ricostruito, le emissioni in atmosfera non aumenteranno rispetto allo stato attuale.</p>	

¹⁶ Relativamente alla qualità dell'aria ambiente (Limiti D.lgs. 155/2010) e alla qualità delle acque (zone vulnerabili ai Nitrati), in base alle Linee Guida allegate al D.M. n. 52/2015.

¹⁷ "Rapporto sulla qualità dell'aria in Provincia di Mantova" di ARPAL relativa all'anno 2021 (report di gennaio 2022)".

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	<p>ACQUE</p> <p><i>I dati ARPAL sullo Stato delle acque superficiali e sotterranee in Provincia di Mantova (2012), evidenziano alcune criticità sui corsi d'acqua artificiali, legate all'impatto dovuto all'utilizzo di diserbanti, e alcune contaminazioni delle acque sotterranee di origine naturale (dovuta alle facies idrochimiche della Provincia quali Ammonio, Manganese, Ferro, Arsenico) e di origine antropica (prevalentemente legata all'utilizzo di massicce quantità di fitofarmaci e nitrati nelle aree agricole favorita dalle caratteristiche del terreno che favorisce l'infiltrazione in falda).</i></p>	<p>ACQUE</p> <p><i>Il D.M. n. 52/2015 specifica che <u>il criterio specifico</u> (ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA) <u>della localizzazione del progetto in zone in cui gli standard di qualità ambientale stabiliti dalla legislazione comunitaria per le acque dolci sono già stati superati, è applicabile solo ai progetti dell'allegato IV</u> (quali progetti di cambiamento di uso di aree non coltivate, semi-naturali o naturali per la loro coltivazione agraria intensiva, impianti per l'allevamento intensivo di animali, impianti di piscicoltura intensiva) di tipologia diversa da quella dell'intervento in esame, che non comporta la creazione di sorgenti di inquinamento significative per l'idrosfera, ne' determina alcuna variazione della qualità delle acque. <u>Tale criterio specifico non è dunque applicabile al presente progetto.</u></i></p> <p><i>Inoltre in fase di cantiere interferenze significative con il sistema delle acque superficiali e sotterranee possono essere escluse grazie all'adozione di misure preventive e di gestione di eventuali sversamenti incidentali.</i></p> <p><i>In fase di esercizio non vi sono modifiche significative rispetto allo stato attuale.</i></p>

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	<p>RUMORE</p> <p><i>La materia del rumore da infrastrutture stradali è disciplinata dalla legge n. 477/1995 e dai relativi decreti applicativi, che prevedono la redazione e approvazione di appositi piani di contenimento ed abbattimento del rumore proveniente da tali infrastrutture, che comprendono una mappatura del rumore diurno e notturno e l'individuazione dei recettori presso i quali sono superati i pertinenti valori limite.</i></p> <p><i>Nel caso dell'autostrada A22 tale piano è stato approvato con il decreto del Ministro dell'Ambiente Gab-Dec-2011-000041 dell'11/03/2011.</i></p> <p><i>In base alla mappatura del rumore autostradale diurno nella zona limitrofa all'intervento sul sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618), non vi sono recettori sensibili.</i></p> <p><i>Lungo il tratto interessato dall'intervento sono già montate delle barriere antirumore secondo quanto previsto dal Piano di Contenimento ed abbattimento del rumore ai sensi del DM28/11/2000 2 stralcio e stralci successivi del 2013.</i></p>	<p>RUMORE</p> <p><i>Le emissioni acustiche in fase di cantiere saranno concentrate in orario diurno in quanto le lavorazioni rumorose verranno eseguite di giorno. Le emissioni avranno comunque un carattere temporaneo e reversibile. Le emissioni acustiche in fase di cantiere non determineranno pertanto effetti ambientali significativi.</i></p> <p><i>Ad opera realizzata, la presenza del nuovo sottopasso in sostituzione di quello già esistente non determina modifiche significative al rumore presente in zona rispetto allo stato attuale.</i></p> <p><i>L'installazione delle barriere antirumore sul nuovo manufatto del sottopasso contribuirà ad aumentare l'effetto mitigativo delle barriere nei confronti del rumore derivante dal traffico autostradale.</i></p>

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	Secondo l'O.P.C.M. 3519/2006 l'intervento ricade in zona sismica 3. Non sono state segnalate altre criticità tali da creare problematiche ambientali connesse al progetto.		Il rischio sismico viene normalmente gestito con l'adozione di una corretta di progettazione. Le caratteristiche specifiche individuate dall'O.P.C.M. 3519/2006 sono state considerate nei criteri di progettazione della nuova opera. Una delle principali motivazioni del rifacimento del sovrappasso è proprio la messa in sicurezza dal punto di vista sismico rispetto ai nuovi parametri. Da questo punto di vista si ha pertanto un sicuro e significativo effetto positivo dell'intervento.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Nelle vicinanze del sottopasso ferroviario Suzzara-Ferrara (km 275+618) non sono noti altri progetti/attività esistenti o approvati tali da determinare effetti cumulativi.		/	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera ?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Le potenziali interferenze del progetto non sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera.		/	

10. Allegati

Elenco allegati alla presente Lista di controllo per la valutazione preliminare (art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006) del Progetto di Rifacimento del sovrappasso autostradale n°108 "S.P. Villanova De Bellis" (km 257+845) presente lungo il tracciato dell'Autostrada del Brennero A22, in comune di Mantova

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

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

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

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Elaborati grafici	varie	SOTTOPASSO FERROVIA SUZZARA-FERRARA (KM 275+618)_ALL1_Elaborati grafici.pdf

Febbraio 2023



I tecnici dichiaranti

Dott. Agr. MONICA MARIOTTI

iscritta all'Ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali
della Provincia di Verona al numero 241



Dott. in Scienze Forestali MARTINO DELL'OSBEL

iscritto all'Ordine dei Periti Industriali e Periti Industriali Laureati
della Provincia di Verona al n° 968

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