



*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL  
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA DEC-2011-0000399 del 18/07/2011

**VISTO** l'art. 7, comma 3 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs del 16 gennaio 2008, n. 4;

**VISTI** gli articoli 26 e 28 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs del 16 gennaio 2008, n. 4;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni”;

**VISTO** l'art. 4, comma 5, del D.lgs 29 giugno 2010, n. 128, recante “*Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*”;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248” ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., nonché le successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1 del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, n. 123;



**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto Autostrada Regionale "Integrazione del sistema transpadano direttrice Cremona - Mantova. Tratto Cremona - Mantova sud" da realizzarsi nelle Province di Mantova (MN) e Cremona (CR), presentata dalla Società Stradivaria S.p.A., con sede in via Colletta n. 1, 26100 Cremona (CR), in data 27 giugno 2008;

**VISTE** le pubblicazioni sui quotidiani "Il Corriere della Sera", "La Provincia di Cremona" e "La Gazzetta di Mantova" avvenute in data 29 giugno 2008;

**VISTE** le ulteriori pubblicazioni sui quotidiani "Il Corriere della Sera", "La Provincia di Cremona" e "La Gazzetta di Mantova" a seguito dell'invio della documentazione integrativa, avvenute in data 31 luglio 2008;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Stradivaria S.p.A. nel corso dell'iter istruttorio;

**PRESO ATTO CHE:**

- l'autostrada Cremona-Mantova, unitamente all'autostrada Broni-Pavia-Mortara e all'interconnessione con le autostrade Pedemontane-Bre.Be.Mi. (Brescia-Bergamo-Milano), fa parte delle "autostrade regionali" previste dalla D.g.r. n. 7/9865 del 19.07.2002 ai sensi della L.R. 9/2001, e rientra nel Programma regionale di sviluppo (PRS) della VII legislatura regionale (2000-2005), confermato nel PRS dell'VIII (2005-2010), precisamente nell'area 6 "Ambiente, territorio e infrastrutture", 6.1 "Infrastrutture prioritarie", asse di intervento 6.1.6 "Area sud della Lombardia";
- a livello nazionale l'intervento compare tra le opere infrastrutturali prioritarie individuare nel MasterPlan contenuto nel DPEF 2008-2012;
- l'opera risulta integrata nel Piano Territoriale Regionale (PTR) nel quadro delle infrastrutture prioritarie, è coerente con le direzioni operative emerse in sede di VAS e presenta, con le misure di mitigazione previste, un positivo livello di compatibilità con il Piano Paesaggistico Regionale (PPR).

②





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

- Il cronoprogramma dell'opera, per le diverse tratte (A, B, C e D) prevede le seguenti fasi realizzative:
  - **fase 1:** tratti A e D (D1 + 4MN oppure D3 da Piètole a Bagnolo/A22), con una durata complessiva prevista in 28 mesi;
  - **fase 2:** tratto C dalla Ti.Bre. allo svincolo di Castellucchio / Curtatone, con inizio lavori posticipato di un intervallo temporale di circa 12 anni dopo il termine della fase 1 e di durata di 27 mesi;
  - **fase 3:** tratti D (D1 o D3 completamento) e C da Castellucchio / Curtatone allo svincolo di Virgilio, con inizio dei lavori circa 22 mesi dopo il termine della fase 2 e durata complessiva di 27 mesi;
- l'interruzione temporale tra le singole fasi di realizzazione dei lotti funzionali (in particolare dei 12 anni correnti tra l'avvio di esercizio del primo lotto e la realizzazione del secondo), dipende da scelte tecnico-realizzative ed economiche, in virtù della necessità di alimentare la provvista finanziaria e rispondere all'incremento dei flussi di traffico, per arrivare ad un'ottimale analisi costi-benefici;
- il modello di simulazione adottato può comportare delle incertezze per la valutazione delle previsioni di traffico, come diretta conseguenza della presenza di più tracciati alternativi/integrativi a scala di sistema regionale e dei livelli di tariffazione e dei sistemi di esazione. Infatti, alcune condizioni potrebbero modificare in modo significativo le previsioni sul traffico della CR-MN, specialmente nel tratto Virgiliano. Tra queste si evidenziano lo sviluppo, da parte della Regione Veneto, della "Nogara - Mare", attraverso la inqualificazione e prosecuzione dell'attuale "Transpolesana" e la realizzazione, da parte della Regione Emilia-Romagna, della "Cispadana" da Reggiolo / Rolo sulla A22 a Ferrara sulla A13;

**ACQUISITO** il parere n. 435 positivo con prescrizioni formulato in data 8 aprile 2010, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Stradivaria S.p.A., che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;



**ACQUISITO** il parere favorevole espresso con nota n. Z1.2009.0024895 della Regione Lombardia del 11 dicembre 2009, pervenuta il 15 gennaio 2010 prot. n. DVA-2010-328, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

**ACQUISITO** il parere favorevole espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/16969/2010 del 01 giugno 2010, pervenuto il 01 giugno 2010 prot. n. DVA-2010-14231, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

**CONSIDERATO** che i pareri espressi dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., dalla Regione Lombardia e dal Ministero per i beni e le attività culturali in considerazione della complessità dell'opera evidenziavano la necessità di chiarimenti in merito ad alcuni degli aspetti esaminati, con nota del 1 luglio 2010 prot. n. DVA 16397, è stato chiesto alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S. un approfondimento istruttorio;

**CONSIDERATO** che con nota del 25 novembre 2010 prot. n. DVA 28583 si chiedeva al Ministero per i beni e le attività culturali di chiarire il parere espresso in merito alla cosiddetta "variante D3" ed alla prescrizione prevista per la realizzazione della variante;

**CONSIDERATO** che con nota del 10 dicembre 2010, prot. n. DVA 30044, si chiedevano alla Regione Lombardia analoghi chiarimenti in merito alla "variante D3";

**PRESO ATTO CHE** con nota n. T1.2011.1565 del 24 gennaio 2011, acquisita con prot. n. DVA-2011-1575 il 26 gennaio 2011, la Regione Lombardia ha fornito i chiarimenti richiesti la nota è allegata al presente provvedimento e ne costituisce parte integrante;

12





*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**PRESO ATTO CHE** con nota DG/PBAAC/34.19.04/3132 dell' 1 febbraio 2011, acquisita con prot. n. DVA-2011-2439 il 4 febbraio 2011, che allegata al presente provvedimento ne costituisce parte integrante, il Ministero per i beni e le attività culturali ha fornito le proprie considerazioni in merito alla variante "D3";

**PRESO ATTO CHE** con nota CTVA-2011-240 del 31 gennaio 2011, acquisita con prot. n. DVA-2011-2254 il 2 febbraio 2011, che allegata al presente provvedimento ne costituisce parte integrante la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS ha fornito le proprie motivazioni in merito a quanto richiesto con il parere n. 621 formulato in data 17 dicembre 2010;

**PRESO ATTO CHE** per le zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario è stata effettuata dal proponente la valutazione di incidenza ai sensi del DPR n. 357/1997 come modificato dal DPR n. 120/2007, sebbene il corridoio infrastrutturale non interferisce direttamente con siti appartenenti alla Rete Natura 2000 (SIC o ZPS). Tuttavia si è ritenuto necessario valutare eventuali impatti indiretti nei confronti dei siti più prossimi al corridoio autostradale; è stato pertanto, elaborato uno studio di incidenza sui seguenti siti: ZPS "Parco Regionale Oglio Sud", SIC "Torbiere di Marcaria", SIC "Ansa e Valli del Mincio", ZPS "Valli del Mincio", SIC e ZPS "Vallazza" tutti in provincia di Mantova;

**PRESO ATTO** che sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, che sono state considerate nel corso dell'istruttoria;

**ATTESO** che:

- ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.lgs. 152/2006, così come modificato dal D.lgs. 4/2008, sulla base di quanto indicato dal proponente in sede di presentazione dell'istanza di V.I.A., si è provveduto ad una ricognizione delle



autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, da acquisire nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale e relative al livello di progettazione oggetto del procedimento medesimo;

- è fatta salva l'acquisizione in sede di definizione del procedimento autorizzativo di eventuali, ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;

**RITENUTO** sulla base di quanto premesso, di dover provvedere ai sensi dell'art. 26 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.lgs 16 gennaio 2008, n. 4 alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale del progetto sopraindicato;

#### DECRETA

la compatibilità ambientale del progetto relativo all'Autostrada Regionale "Integrazione del sistema transpadano direttrice Cremona - Mantova. Tratto Cremona - Mantova sud" da realizzarsi nelle Province di Mantova (MN) e Cremona (CR), presentato dalla Società Stradivaria S.p.A., con sede in via Colletta n. 1, 26100 Cremona (CR), in data 27 giugno 2008, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni che di seguito integralmente si riportano:

**A) prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS:**

**1-Quadro di riferimento progettuale:**

Il progetto definitivo da sottoporre alla Conferenza di Servizi (C.d.S.) approvativa dovrà risultare aggiornato, modificato o integrato sulla base di quanto emerso durante tutta la fase istruttoria, e in particolare dovranno essere curati i seguenti aspetti:

1.1. lo sviluppo delle soluzioni contenute nella documentazione integrativa depositata e pubblicata il 31.07.2009 dal Proponente; ove in accordo al parere regionale, per il tratto D, si ritiene complessivamente migliorativa l'adozione della soluzione denominata D3. Nella "fase 1" di

2





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

cronoprogramma sarà realizzato solo il sub-tratto funzionale D3-a con finalità di continuità funzionale della tangenziale di Mantova da e verso la A22 "Brennero", riferito al segmento compreso fra Piètole/SP413 e la connessione con la A22 "Autobrennero", oltre al raccordo dall'autostazione di Piètole all' "asse interurbano sud" di Mantova;

- 1.2 la verifica, lo sviluppo e l'affinamento dei progetti di coltivazione delle cave di prestito specificando quella che sarà la localizzazione delle cave di prestito, le modalità di escavazione, la conformazione morfologica e del recupero finale, secondo i criteri contenuti nei relativi Piani provinciali per le attività estrattive di Cremona e Mantova, fermo restando che l'effettiva attivazione delle cave di prestito è subordinata all'autorizzazione regionale secondo prescritto dall'art. 38 della L.R. 14/1998; in tale sviluppo progettuale si preveda comunque il massimo incremento possibile della percentuale di materiale proveniente dalla selezione dei rifiuti da demolizione, compatibilmente alla disponibilità di mercato; il progetto esecutivo dovrà aver risolto completamente il processo di verifica e localizzazione nel rispetto del cronoprogramma e comunque prima dell'inizio lavori previsto per le singole tratte relative alla fase 1, alla fase 2, alla fase 3;
- 1.3 riguardo alla viabilità compensativa connessa, siano sviluppati e/o modificati, i progetti dei seguenti interventi:
- "variante alla SP29" [cod. 3CR], in Comune di Torre de' Picenardi; in particolare si valuti l'ipotesi di tracciato proposta dalla Provincia di Cremona;
  - "variante alla SP343" [cod. 4CR-A e 4CR-B], nei Comuni di San Giovanni in Croce e Solarolo Rainerio: si valuti la possibilità di realizzare tutto l'intervento (tratto A + tratto B) nella "fase 1", previa verifica del tracciato in accordo con la Provincia di Cremona e i Comuni;
  - "completamento della variante di Romanore alla SP62", in Comune di Borgoforte: sia verificato ed eventualmente modificato l'andamento planoaltimetrico, in modo da garantire l'effettiva funzionalità come variante alla ex SS "della Cisa", e non di mero



completamento della viabilità di distribuzione al livello comunale; in ciò andrà ricompresa la messa in sicurezza tra la SP62 e la Via della Stazione di Romanore.

- 1.4 sviluppo dello studio integrativo della "alternativa mantovana", contestualmente alla realizzazione della fase 1, con la predisposizione di un progetto definitivo e delle relative analisi ambientali con lo scopo di poter valutare in sede di un'ulteriore Conferenza di Servizi se procedere alla realizzazione dell'opera come da assetto originale o secondo la detta "alternativa mantovana", anche sulla base dell'analisi e valutazione della "risposta" del sistema viabilistico periurbano di Mantova a seguito della realizzazione e di un congruo periodo di esercizio delle fasi 1 e 2, e dell'aggiornamento del quadro programmatico e pianificatorio

## 2- Quadro di riferimento ambientale, opere di mitigazione e compensazione

**Componente: Atmosfera**

- 2.1. in sede di progetto esecutivo per le aree di sosta e di servizio deve essere prevista la copertura dei parcheggi all'aperto e/o il loro ombreggiamento mediante strutture vegetali, al fine di contenere le emissioni di composti organici volatili; deve essere inoltre definito ed attuato un programma di manutenzione delle barriere arboree destinate a trattenere le polveri in corrispondenza di recettori sensibili lungo il tracciato autostradale;
- 2.2. relativamente al progetto delle centrali a biomasse, e ferma restando la necessità di autorizzazione ai sensi del D.lgs. 387/2003, il proponente dovrà valutare attraverso comparazioni in termini economici, ambientali e paesaggistici, l'opportunità di realizzare un solo impianto di maggiore potenza, in funzione dell'efficienza e dell'economicità dei sistemi di abbattimento delle emissioni; si richiama, inoltre, la D.G.R. n. 6501 del 19.10.2001 che definisce i criteri per l'installazione e l'esercizio degli impianti soggetti ad autorizzazione alle emissioni in atmosfera, tra cui quelli dedicati alla produzione di energia elettrica e/o termica alimentati con biomasse o rifiuti di biomasse. Si richiede di sottoporre a procedura di valutazione di compatibilità ambientale il progetto specifico delle centrali ed alle autorizzazioni di competenza regionali. Occorrerà sviluppare un piano di valutazione degli effetti cumulativi dell'opera autostradale e delle

10







## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

centrali sopracitate da sottoporre a verifica di ottemperanza in sede di progetto esecutivo.

- 2.3 durante l'esercizio dell'infrastruttura - con riferimento alla situazione a quel momento esistente, conseguente alle azioni di cui alla programmazione regionale e statale in materia di qualità dell'aria - dovrà essere periodicamente aggiornata la valutazione della qualità dell'aria sul territorio, in stretto coordinamento con la Regione, lo Stato, ISPRA e ARPAL. Dovrà essere stipulato un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia, Concessionario e Concedente. Il Protocollo Operativo, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, deve contenere i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del concedente, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente al collegamento autostradale rileva il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/50/CE. I superamenti saranno riferiti alla misurazione della rete di rilevamento regionale, eventualmente integrata per quanto necessaria alla valutazione, da un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del Concessionario. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Lombardia la quale informa sui superamenti e avvia le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni e che, per quanto riguarda Concessionario e Concedente, prevedono tra gli altri la riduzione del limite velocità a 110 Km/h sui tratti autostradali interessati dai superamenti.
- 2.4 dovrà essere previsto un piano di monitoraggio ambientale adeguato alle norme tecniche dell'allegato XXI del D.Lgs 163/2006 ed in particolare riguardo alla definizione delle soglie di attenzione ed alle procedure di

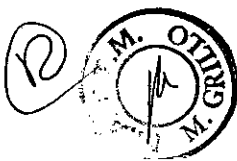


prevenzione e risoluzione delle criticità.

### **Componente: Rumore**

2.5 in sede di progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata, dettagliata o integrata la definizione degli interventi e dei dispositivi di protezione acustica, a norma del D.p.r. 142/2004 e secondo le seguenti indicazioni:

- non dovranno verificarsi - tra le situazioni ante e post operam - transizioni da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore, né incrementi apprezzabili dei livelli di rumore che nell'ante operam fossero già superiori ai limiti; tali transizioni ed incrementi configurerebbero infatti una violazione delle disposizioni del d.p.r. 142/2004;
- in relazione ai disposti di tale D.p.r., si richiama l'attenzione alla verifica dei limiti diurno di 70 dB(A) e notturno di 60 dB(A), in particolare per le opere di viabilità definite "compensative"; si dovrà a tal proposito, verificare anche la situazione presso quei recettori che sono censiti nelle schede e in planimetrie alligati allo studio acustico, ma non compaiono nelle tabelle riportanti i livelli puntuali di rumore; si consideri inoltre, in una logica di valutazione costi/benefici e di contenimento dell'impatto, l'opportunità di mitigare i livelli di rumore post operam che, pur entro i limiti, risultassero significativamente incrementati - in rapporto alla sensibilità dei recettori - rispetto all'ante operam;
- sia comunque sempre verificato il principio di concorsualità, secondo i dettami del D.m. 29.11.2000; in particolare, laddove il tracciato si avvicina ad altre sorgenti acustiche, il livello di rumore complessivamente innesso dalle infrastrutture, presso recettori compresi nell'area di sovrapposizione delle fasce di pertinenza, non dovrà superare il massimo dei limiti delle singole infrastrutture;
- laddove i livelli di rumore ante operam siano già superiori ai limiti di legge, sia cura del Comune interessato verificare, in termini di valutazione previsionale di clima acustico (ex art. 8 della l. 447/1995) se l'area è compatibile con la localizzazione di funzioni





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

particolarmente sensibili;

- laddove, per motivi tecnici o ambientali, si renda indispensabile l'intervento diretto sul recettore, esso dovrà essere effettuato secondo i seguenti criteri:
  - a) secondo la programmazione del piano di risanamento redatto ai sensi del d.m. 29.11.2000, per quei recettori i cui livelli di esposizione post operam non risultino incrementati rispetto a quelli ante operam;
  - b) da subito, nel caso in cui la situazione post operam con barriere di un recettore sia caratterizzata da livelli di rumore superiori a quelli ante operam;
- ai fini della determinazione del soggetto a carico del quale sono posti gli interventi di mitigazione del rumore, si richiamano le disposizioni del d.p.r. 459/1998 art. 3 e del d.p.r. 142/2004, art. 8;
- il gestore dovrà provvedere alla manutenzione delle opere di mitigazione provvedendo a sostituire quelle deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da consentire il perdurare nel tempo dell'azione mitigante;
- le caratteristiche delle barriere, ferma restando la loro efficacia acustica, dovranno essere definite in dettaglio in modo coordinato con le esigenze di carattere naturalistico e paesaggistico, in termini generali si prescrive l'uso combinato di siepi a tetto e barriere acustiche lungo tutto il tracciato autostradale;
- in località Torre de' Picenardi si prescrive di estendere la duna acustica vegetata su tutto il tratto di progetto delle opere di mitigazione, anche laddove è prevista una barriera acustica trasparente, inoltre si richiede di risolvere in fase di sviluppo esecutivo il principio di concorsualità, secondo i dettami del D.m. 29.11.2000 con la realizzazione delle opere di protezione acustica tra il tracciato ferroviario esistente ed il centro abitato come previsto nello studio acustico integrativo con opere a cura del proponente;

12



- qualora attraverso l'inserimento di opere di mitigazione previste a protezione dei ricettori compresi nell'ambito spaziale di interazione acustica dell'infrastruttura, tali interventi non risultino tecnicamente in grado di garantire il rispetto degli obiettivi di mitigazione acustica di legge sono da escludere previsioni di interventi diretti applicati agli edifici ed ai ricettori, finalizzati a migliorarne l'isolamento acustico ed il rispetto dei livelli di legge.

#### **Componente: Ambiente idrico, suolo e sottosuolo**

2.6 in sede di progetto esecutivo dovranno essere verificati, alla luce della parte terza del D.lgs. 152/2006, dei regolamenti regionali 3/2006 e 4/2006 e del "Programma regionale di tutela ed uso delle acque" (PTUA), i seguenti aspetti:

- dimensionamento del sistema di collettamento e smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma, compresa la verifica della compatibilità idraulica con il corpo idrico recettore; in tale contesto, si richiede la valutazione dell'opportunità di estendere ad altri tratti o alla totalità del tracciato autostradale la soluzione (trattamenti di sedimentazione e disoleatura) prevista per il tratto mantovano Castellucchio - Curtatone (ambito Fossa Viva), al fine sopra menzionato, dovrà essere condotta un'ulteriore fase di sperimentazione da delineare attraverso una chiara attività di verifica della banca dati e dei risultati espressi nella fase di sviluppo di progetto definitivo, in merito alla certificazione ambientale della prevista l'azione depurativa naturale per "adsorbimento" nel suolo dei metalli pesanti. Tale attività di verifica tecnico-scientifica potrà portare ARPA Lombardia, Regione Lombardia e MATTM ad esprimere in via definitiva, in sede di progetto esecutivo, l'approvazione dei sistemi di smaltimento proposti.
- approfondimento degli effetti della possibile contemporaneità tra evento piovoso e incidente con sversamento di sostanze inquinanti in carreggiata, anche in rapporto al dimensionamento idraulico del

12





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

sistema, precisando la destinazione immediata di tali sostanze (stoccaggio o invio ai sistemi di trattamento);

- assenza di interferenze - ovvero accertamento della compatibilità - degli interventi di progetto e dei siti di cantiere con aree di rispetto di pozzi per acqua ad uso potabile, anche con riferimento alle disposizioni e ai provvedimenti regionali in materia [v. D.g.r. VI/15137 del 27.06.1996; d.g.r. VII/12693 del 10.04.2003]; gli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia e le vasche di dispersione dovranno comunque essere realizzati all'esterno delle fasce di rispetto; è in ogni caso da escludere la collocazione in tali fasce di cantieri o depositi;
  - caratteristiche dei materiali utilizzati per la costruzione dei rilevati stradali, in particolar modo laddove la falda si presenta subaffiorante, ed esecuzione di puntuali verifiche circa le modalità costruttive di sottopassi, ponti e fondazioni che possono interferire con la falda stessa, mediante l'adozione di specifiche tecniche che prevedano tecnologie con assenza di prodotti che possano compromettere e/o interferire con l'acquifero sia superficiale sia profondo (prodotti biodegradabili);
- 2.7 il proponente/gestore dell'autostrada, oltre ad eseguire le operazioni di manutenzione sulle opere idrauliche, dovrà garantire la costante efficienza dei sistemi di trattamento delle acque meteoriche, provvedendo alla regolare asportazione dei residui oleosi e delle sabbie accumulate, smaltendoli a termini di legge;
- 2.8 in sede di progetto esecutivo dovrà essere verificata la conformità delle nuove opere di attraversamento di corsi d'acqua con le norme di attuazione del Piano per l'assetto idrogeologico del bacino del Po (PAI);

### **Componenti: vegetazione ecosistemi e paesaggio**

- 2.9 dovranno essere sviluppati per la conferenza dei servizi di progetto esecutivo tutti gli approfondimenti tecnici in merito alla verifica della completezza delle Verifiche di incidenza condotte su tutte le aree della Rete Natura 2000 (aree Sic o Zps ) potenzialmente interessate dal nuovo corridoio infrastrutturale delineato dal progetto definitivo e dalle possibili



alternative.

2.10 gli interventi di mitigazione/corpenrazione ambientale e quelli relativi agli inserimenti paesistici dovranno essere dettagliati e integrati, in sede di progetto esecutivo, sulla base di quanto proposto nello SIA e specificatamente:

- dovrà essere verificata l'adeguatezza degli interventi con lo scopo di favorire la continuità degli ecosistemi, dell'attività agricola e del sistema idraulico, lo scambio ecologico di organismi e popolazioni selvatiche direttamente interferiti o nell'immediato intorno dell'autostrada, nonché la ricomposizione fondiaria dei terreni interessati dal tracciato;
- sotto il profilo paesaggistico le opere mitigative e compensative dovranno essere coerenti con le prescrizioni specifiche relative alle componenti naturalistiche e al rumore; inoltre, si richiede la predisposizione di un piano di manutenzione delle opere esteso per almeno cinque anni;
- gli interventi di rinaturalizzazione, rimodellazione, recupero e consolidamento delle sponde (lacustri/dei fiumi) dovranno preferire tecniche d'ingegneria naturalistica, mirando a ricostruire la struttura ecologica con il potenziamento vegetale arboreo-arbustivo;
- riguardo ai "passaggi faunistici", si dedicherà particolare attenzione a sviluppare accorgimenti e tecniche costruttive che assicurino la massima multifunzionalità possibile, estendendo il ventaglio di specie animali che possono fruire dell'opera, garantendo le necessaria efficienza anche ai manufatti di minori dimensioni ed un'adeguata protezione contro le fonti di disturbo antropiche, un programma di periodiche verifiche ne valuterà l'effettiva funzionalità;
- per la redazione degli affinamenti progettuali si rimanda alle indicazioni e prescrizioni della normativa nazionale e regionale di settore, tra cui:

- le "Linee Guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero

10





# *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997;

- l' "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT 2002;
  - i "Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale" di cui al decreto regionale n. 4517 del 07.05.2007;
  - per la ricucitura del contesto ecosistemico, la d.g.r. 8/8515 del 26.11.2008 "Modalità di attuazione della rete ecologica regionale";
  - per l'attuazione delle opere, al "Quaderno tipo" delle tecniche di ingegneria naturalistica di cui alla d.g.r. 6/48740 del 29.02.2000;
  - circa l'utilizzo di specie vegetali, il d. lgs 386/2003, il d. lgs 214/2005, la d.g.r. 8/7736 del 24.07.2008 in attuazione della l.r. 10/2008;
  - contestualmente, sia redatto uno studio specifico relativo al potenziale inquinamento luminoso causato dall'autostrada, in rapporto alla presenza di avifauna notturna;
  - per ulteriori elementi circa il dettaglio delle opere ed interventi, il proponente farà riferimento ai competenti Uffici regionali e provinciali, nonché all'Ente gestore del Parco del Mincio;
- 2.11 l'attuazione della gestione e dello sviluppo degli interventi e delle opere in questione e il loro eventuale aggiornamento deve essere contestuale alla costruzione dell'autostrada, concludendosi prima dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura;
- 2.12 in virtù della scansione temporale delle diverse fasi di realizzazione dell'opera programmate, si sottolinea l'importanza di un aggiornamento dello studio ecosistemico e faunistico così da mettere in evidenza eventuali criticità e/o necessità di ricalibrare le misure di mitigazione/compensazione, anche in rapporto a possibili aggiornamenti della stessa rete ecologica regionale, in stretta relazione al PMA elaborato da integrare e concordare con MATTM in sede di progettazione esecutiva;
- 2.13 riguardo agli interventi di compensazione ambientale sul territorio, e in particolare quelli previsti nello SLA, dovranno essere affinati sia sul piano

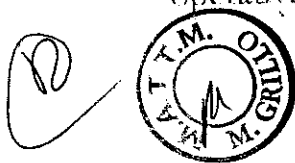


progettuale che su quello operativo, definendone contestualmente i termini temporali, le modalità di attuazione e quelle di acquisizione delle superfici necessarie, con l'individuazione delle relative risorse all'interno del quadro finanziario dell'opera; si precisa, altresì che in virtù della consistenza delle aree da acquisire, e dei relativi tempi necessari alla definizione degli accordi con una pluralità di soggetti coinvolti, i diversi affinamenti sopra prescritti potranno essere condotti anche in fase esecutiva e dettagliati durante la fase realizzativa. A tal fine, si indica il seguente schema metodologico-operativo:

- definizione di una quota minima "garantita" di aree da acquisire mediante esproprio e assoggettate a servitù, per consentire l'avvio degli interventi realizzati dagli imprenditori agricoli;
- ricerca di accordi bonari con i proprietari dei terreni ricadenti nelle aree individuate nello Studio di impatto ambientale, per allargare sensibilmente la zona oggetto degli interventi e consolidare il ruolo degli imprenditori agricoli nell'attuazione degli stessi;
- utilizzo delle eventuali economie di spesa per la realizzazione di ulteriori azioni tese ad incrementare il valore biologico ed ecosistemico dell'ambito interessato dall'autostrada;

### 3-Rischi

3.1 per la gestione dei rischi e delle emergenze si chiede che durante la stesura del progetto esecutivo sia predisposto un documento di aggiornamento circa la presenza lungo il tracciato dell'autostrada di insediamenti a rischio di incidente rilevante, ai fini degli adempimenti previsti dal D.lgs. 334/1999, art. 14, definendo conseguentemente un piano d'emergenza e di pronto intervento, con la previsione di simulazioni di gravi emergenze (incidenti a veicoli che trasportano sostanze pericolose, ecc.). Inoltre, ai fini di un'efficace pianificazione e gestione di tali evenienze, il Proponente/gestore dell'autostrada dovrà coordinare la propria pianificazione di emergenza con i gestori delle altre infrastrutture gravanti sul territorio (A21, A22, Ti.Bre.), mettendo inoltre in collegamento tutti i sistemi di controllo del traffico e la propria sala operativa con la sala operativa della Protezione civile regionale.







## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

### **4-Approvvigionamento degli inerti**

- 4.1 in merito all'affinamento dei progetti di coltivazione delle cave di prestito, va esclusa la loro localizzazione nei siti di Montirone e Castenedolo (BS), per la loro incongruenza territoriale rispetto all'ambito interessato dal progetto autostradale;
- 4.2 inoltre, a fronte del cronoprogramma di realizzazione dell'intero tracciato, in alternativa al ricorso alle procedure ex art. 38 della L.R. 14/1998, il Proponente potrà produrre presso le Amministrazioni provinciali interessate istanza per l'inserimento dei siti proposti nei rispettivi "piani cave", mediante revisione degli stessi;
- 4.3 il progetto esecutivo dei Piani Cave dovrà essere corredato da una serie di elaborati che comprendano: planimetrie di inquadramento con riportate pedologia ed uso dei suoli; indicazioni di presenza di beni ambientali-paesaggistici di pregio; studio idrogeologico per la definizione delle caratteristiche del sottosuolo, della presenza e consistenza degli eventuali orizzonti acquiferi sino a profondità adeguate alla massima profondità di coltivazione; studio del reticolo idrografico superficiale dell'area interessata; progetto di coltivazione della cava prima, durante i lavori e post opera; studio delle fasi di cantiere. Inoltre, nel progetto esecutivo dovrà essere presente il progetto di restituzione degli ambiti di cava a seconda della destinazione finale dell'area ed in particolare dovranno essere definiti: per la restituzione di cave di cui è previsto il riempimento l'origine, la movimentazione e le modalità di collocamento dei materiali di riempimento nel rispetto della Normativa Vigente (D. Lgs. 177/2008); dovranno essere concordati con gli enti preposti le opere di mitigazione e/o compensazione atte ad assegnare una fruibilità dei siti evitando così la formazione di aree depresse in cui non possa essere garantito il ripristino ad uso agricolo o non inserite in un reticolo idrografico superficiale; dovranno essere dettagliati i costi da inserire nel piano economico ivi compresa la definizione di costi ed Enti preposti al sostentamento delle spese manutentorie; il progetto esecutivo delle cave poi dovrà essere trasmesso al MATTM e alla Regione Lombardia i quali provvederanno alla

12



verifica.

### **5-Cantierizzazione**

5.1 dovrà essere adottato, prima della consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri in accordo alla norma ISO 14001 od al sistema EMAS ( regolamento CEE 761/2001);

5.2 in sede di progetto esecutivo dovrà essere elaborato un piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri, per tutti gli aspetti in essi implicati [rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera], lo smantellamento finale delle aree utilizzate, la viabilità e gli accessi, ed infine il cronoprogramma di dettaglio dei lavori; in particolare, nella definizione del layout dei cantieri dovrà essere prevista la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri ed i ricevitori, con particolare attenzione alle aree residenziali; si prevederà inoltre l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con la ricucitura del tessuto preesistente;

5.3 in fase di esecuzione dei lavori, oltre alla rigorosa applicazione delle misure e degli accorgimenti proposti nello SIA, ai fini del contenimento delle emissioni diffuse di polveri si dovrà:

- utilizzare per le macchine di cantiere carburanti diesel a basso tenore di zolfo ( $< 50$  ppm) e filtri di abbattimento del particolato, nonché gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche e minimizzare le emissioni; impiegare inoltre, ove possibile, apparecchi con motore elettrico;
- ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto al fine di ridurre il numero dei veicoli in circolazione;
- stoccare i materiali allo stato solido polverulento in sili, e movimentarli mediante sistemi chiusi quali trasporti pneumatici, coclee, elevatori a razze, presidiati da sistemi di abbattimento in grado di garantire valori di emissione inferiori a  $10 \text{ mg/Nm}^3$  e dotati di sistemi di controllo quali pressostati con dispositivi di allarme;
- in caso di vento proteggere con barriere e umidificare i depositi di materiale sciolto caratterizzati da frequente movimentazione, e

12





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

coprire con teli e stuoie quelli con scarsa movimentazione; evitare inoltre qualsiasi attività di combustione all'aperto;

- adottare, schermature acustiche provvisorie laddove, sulla base di rilievi fonometrici di cantiere, si riscontrino situazioni di disturbo presso recettori sensibili;

Inoltre, si dovrà garantire la tutela della qualità delle acque superficiali e sotterranee, dando puntuale corso agli interventi ed alle azioni proposte dallo Studio di impatto ambientale; inoltre, si prediliga l'utilizzo di fanghi polimerici biodegradabili, laddove la falda libera superficiale è interessata dalla costruzione di manufatti con fondazioni profonde, si utilizzino ovunque possibile elementi prefabbricati, per limitare i rischi di sversamento o infiltrazioni accidentali nella falda stessa.

I rifiuti derivanti dalla realizzazione delle opere dovranno essere raccolti, in base alla loro tipologia, ad impianti di recupero o smaltimento autorizzati;

Durante la costruzione e l'esercizio dell'opera dovranno essere salvaguardate la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere, con particolare attenzione alle superfici boscate, limitando inoltre allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso; gli effetti di disturbo nei confronti degli ecosistemi e della componente faunistica presente dovranno essere minimizzati evitando le lavorazioni nei periodi riproduttivi delle specie presenti.

### **6-Osservatorio Ambientale ed Attività di monitoraggio**

6.1 entro tre mesi dall'approvazione del progetto definitivo nella C.d.S., e comunque prima dell'approvazione del progetto esecutivo, sia costituito a spese del proponente, ai sensi dell'art.5 della L. 179/2002, un Osservatorio ambientale finalizzato alla verifica dell'ottemperanza della pronuncia di compatibilità ambientale, della corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, di costruzione e di primo esercizio dell'autostrada, ritenendo inoltre necessario che a tale Osservatorio partecipino - oltre al Ministero dell'ambiente, al Ministero per i beni e le attività culturali e a Regione Lombardia (con il supporto di ARPA) - le Province di Cremona e Mantova, nonché relativamente agli

12



- ambiti e ai temi di loro specifico interesse o competenza, i Comuni e gli Enti gestori dei Parchi e delle aree protette regionali, e che la sede operativa dell'Osservatorio, sia presso la Giunta Regionale";
- 6.2 entro tre mesi dall'approvazione del progetto definitivo nella C.d.S., e comunque prima dell'approvazione del progetto esecutivo, il proponente dovrà presentare al Ministero dell'ambiente o all'Osservatorio ambientale istituito ai sensi dell'art. 5 della l. 179/2002, nonché a Regione Lombardia e alle Province di Cremona e Mantova, un dettagliato piano di monitoraggio ambientale (PMA), redatto secondo le norme tecniche dell'allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 e le linee guida definite dalla Commissione Speciale VIA ed approvate in data 04.09.2003;
- 6.3 il PMA dovrà consentire di verificare e misurare -- rispetto a quanto previsto nello Studio di impatto ambientale -- le modifiche determinate dalla realizzazione dell'autostrada sulle componenti biotiche ed abiotiche dell'ambiente e la loro evoluzione nel tempo, individuare eventuali elementi non previsti, consentire la tempestiva segnalazione di criticità per l'ambiente e la tempestiva definizione e messa in atto delle conseguenti misure di contenimento; esso dovrà pertanto essere riferito alle fasi ante operam, di cantierizzazione e post operam;
- 6.4 il PMA dovrà essere delineato in relazione alla struttura del Cronoprogramma dell'opera, basato sulle fasi funzionali proposte e finalizzato all'aggiornamento dei livelli di criticità e delle banche dati di ogni singola componente ambientale oggetto di valutazione nello SIA agli atti. Al termine di ogni singola fase di cronoprogramma le attività di rilevamento condotte per ogni singola componente all'interno del PMA stesso dovranno divenire la base di costruzione di un opportuno studio di aggiornamento delle analisi e delle valutazioni condotte nello specifico settore ambientale. Le finalità ambientali primarie dovranno essere costituite dalla capacità dello studio ambientale integrativo di verificare i livelli di eventuale cambiamento dello scenario ambientale di inserimento dell'opera e di valutarne i giudizi di compatibilità e le eventuali nuove azioni di mitigazione indotte;
- 6.5 fatta salva l'osservanza di quanto previsto dalle suddette linee guida, i

72





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

contenuti del PMA e le modalità di svolgimento delle attività collegate [definizione in dettaglio delle componenti ambientali interessate, parametri da analizzare, stazioni di misura, modalità e frequenze di prelievo o misurazione, frequenza e modalità di redazione e trasmissione dei report periodici, ecc.] siano definite dal proponente in accordo con Regione Lombardia, supportata dall'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente (ARPA Lombardia), tenendo conto anche delle indicazioni di merito espresse dalle Province e dagli Enti territoriali interessati (Parco del Mincio, ...).

### **B) prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali:**

- dovranno essere adottate le opportune mitigazioni, unite a opere di salvaguardia e valorizzazione dell'abitato etrusco, ancora da definirsi, che tendano a rendere ancora più ridotto l'impatto sul sito archeologico, e preventivamente ai lavori di cantiere, il tratto autostradale posto nelle vicinanze del sito archeologico, compreso fra la strada romana e cento metri oltre l'abitato etrusco, sia preventivamente esaustivamente indagato, mediante scavo con mezzo meccanico fino al completamento dello slattamento che metterà in luce il livello di possibile interesse archeologico, successivamente, gli elementi di interesse archeologico venuti in luce dovranno essere opportunamente indagati, applicando la corretta metodologia di scavo archeologico. Tutte queste operazioni dovranno essere eseguite da ditta di scavo archeologico, sotto la direzione scientifica della soprintendenza per i beni Archeologici della Lombardia;
- quale intervento compensativo e per la valorizzazione complessiva dell'area archeologica del Forcello, sarebbe auspicabile l'estensione dell'attuale parco archeologico all'intera area attualmente vincolata, la cui gestione rimarrà in capo al Ministero per i Beni e le Attività Culturali;
- dovrà prevedersi, anche per il tratto della nuova variante, il costante controllo di cantiere da parte di operatori di scavo archeologico;
- dovrà prevedersi in fase di progettazione esecutiva l'elaborazione dettagliata delle opere di mitigazione previste, con indicazioni puntuali e specifiche delle

12



modalità di realizzazione e gestione, sia per l'infrastruttura principale che per le opere connesse, con esplicitazione formale anche delle garanzie di manutenzione nel tempo.

- L'analisi di dettaglio esecutivo dovrà essere estesa a tutte le componenti paesistiche interferite dalle nuove infrastrutture (vegetazione, rete idrografica, viabilità storica, ecc.): a titolo esemplificativo, per la rete idrografica l'approfondimento dovrà necessariamente prevedere anche il censimento dei manufatti storici esistenti (chiaviche, derivazioni, ponti, ecc.) a fini di conoscenza e di supporto al progetto;
- dovrà essere previsto, anche per le opere di compensazione proposte, un adeguato approfondimento progettuale esecutivo in analogia al precedente punto; i diversi progetti di compensazione, ed in particolare i "progetti concordati", dovranno essere realizzati compiutamente per la complessiva estensione di progetto e non solamente per le "superfici minime garantite" indicate negli elaborati; laddove si evidenzierà la impossibilità di garantire la realizzazione complessiva dei singoli progetti concordati si dovranno individuare opportuni ulteriori interventi compensativi da concordare preventivamente e da realizzare in concomitanza con l'opera infrastrutturale;
- particolare attenzione dovrà essere posta alla qualità architettonica dei numerosi manufatti connessi all'infrastruttura, per i quali è opportuno prevedere una progettazione esecutiva e di dettaglio indirizzata alla riduzione dell'impatto in ambiti, come quelli attraversati, che consentono ampie visuali prospettiche e percettive;
- nel tratto compreso tra interconnessione con raccordo autostrada TiBre e scavalco della ferrovia Cr-Mi la nuova autostrada determina, in ragione delle preesistenti infrastrutture (ferrovia, SS 10) e di quelle già previste (autostrada TiBre), un particolare impatto in termini di consumo e frammentazione del territorio agricolo, di creazione di aree residuali intercluse, di impoenza dei manufatti necessari alla interconnessione e al superamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie; si ritiene che tale impatto, che non appare del tutto mitigabile, determini un significativo peggioramento delle condizioni di ambiente e contesto del complesso monumentale della Corte Castiglioni a





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

Casatico di Marcaria, collocato a circa 1km a nord del tracciato, dichiarato di interesse artistico e storico particolarmente importante con D.M. del 06.07.1951, eccezionale esempio di architettura rurale di origine quattrocentesca destinata alla gestione e controllo delle attività agricole; si chiede pertanto, quale **ulteriore opera compensativa**, un formale impegno, da tradursi in specifica convenzione con l'ente proprietario, al finanziamento e al supporto delle attività di conservazione e valorizzazione del bene, in fase di acquisizione da parte del Comune di Marcaria.

- In merito alla variante denominata D3 della tratta autostradale Virgilio-interconnessione A22 considerato che le modifiche apportate al progetto ripubblicato (abbassamento della quota di imposta del piano stradale rispetto al piano di campagna di parte del tracciato, realizzazione di "ponte verde" in corrispondenza dell'accesso all'area archeologica del Forcello, ecc.) non riducono in maniera sostanziale il rilevante impatto dell'opera sul contesto paesistico vincolato, il Ministero per i beni e le attività culturali non concorda con le modalità progettuali di inserimento proposto. Pertanto l'eventuale realizzazione dell'opera secondo il tracciato di variante proposto dovrà essere oggetto di una estesa e sostanziale riprogettazione paesaggistica dell'intero ambito del Parco attraversato, finalizzata al raggiungimento di specifici "obiettivi di qualità", "salvaguardia", "gestione" e "pianificazione" del Paesaggio, secondo le definizioni date dalla Convenzione Europea del Paesaggio.

Gli obiettivi e le linee guida di tale progettazione dovranno preventivamente essere definite con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Brescia, Cremona, Mantova, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia, la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia la Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea), il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, l'Ente Parco del Mincio e la Regione Lombardia; la riprogettazione esecutiva delle opere dovrà essere sviluppata in coerenza con le finalità concordate, anche attraverso l'eventuale messa a concorso del tema progettuale

12



23

da parte della Società Concessionaria.

**C) prescrizioni della Regione Lombardia:**

**➤ Sviluppo del progetto**

a. Il progetto definitivo da sottoporre alla Conferenza di Servizi (C.d.S.) approvativa dovrà risultare aggiornato, modificato o integrato sulla base di quanto emerso durante la fase istruttoria, con espresso riferimento agli elementi di seguito elencati:

a.1 sviluppo delle soluzioni rappresentate nella documentazione progettuale integrativa pubblicata il 31.07.2009; segnatamente, per il tratto autostradale "D", si adotti la soluzione denominata "D3" nel tratto compreso fra le previste autostazioni di Castellucchio/Curtatone, Virgilio/SP62, Piètole/SP413 e la connessione con la A22 "Autobrennero", nonché il raccordo dall'autostazione di Piètole all' "asse interurbano sud" di Mantova;

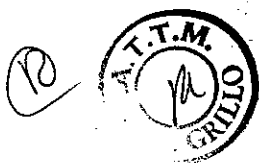
a.2 verifica, sviluppo e affinamento - almeno per quanto riguarda le necessità derivanti dalla prima fase di costruzione dell'autostrada - dei progetti di coltivazione delle cave di prestito [localizzazione delle cave di prestito, delle modalità di escavazione, della conformazione morfologica e del recupero finale], secondo i criteri contenuti nei relativi Piani provinciali per le attività estrattive di Cremona e Mantova, fermo restando che l'effettiva attivazione delle cave di prestito è subordinata all'autorizzazione regionale secondo prescritto dall'art. 38 della l.r. 14/1998;

in tale sviluppo progettuale si preveda comunque il massimo incremento possibile della percentuale di materiale proveniente dalla selezione dei rifiuti da demolizione, compatibilmente alla disponibilità di mercato;

a.3 riguardo alla viabilità compensativa connessa, siano sviluppati e/o modificati, a partire dalle suddette integrazioni del luglio 2009, i progetti dei seguenti interventi:

▪ "variante alla SP29" [cod. 3CR], in Comune di Torre de' Picenardi: si valuti l'ipotesi di tracciato proposta dalla Provincia di Cremona e illustrata in allegato al parere espresso con la deliberazione di Giunta n. 452 del 30.09.2009;

▪ "variante alla SP343" [cod. 4CR-A e 4CR-B], nei Comuni di San







## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

Giovanni in Croce e Solarolo Rainerio: si valuti la possibilità di realizzare tutto l'intervento (tratto A + tratto B) nella "fase 1", previa verifica del tracciato in accordo con la Provincia di Cremona e i Comuni:

- "completamento della variante di Romanore alla SP62", in Comune di Borgoforre: sia verificato ed eventualmente modificato l'andamento planoaltimetrico, in modo da garantire l'effettiva funzionalità come variante alla ex SS "della Cisa", e non di mero completamento della viabilità di distribuzione al livello comunale, in ciò andrà ricompresa la messa in sicurezza tra la SP62 e la Via della Stazione di Romanore;

### ► Studio integrativo

- b. Contestualmente alla realizzazione della fase 1 venghi sviluppato lo studio integrativo della "alternativa mantovana", con la predisposizione di un progetto definitivo e delle relative analisi ambientali come definito nel par. 5.1.4, che si intende qui richiamato, al fine di valutare in sede di una ulteriore Conferenza di Servizi se procedere alla realizzazione dell'opera come da assetto originale o secondo la detta "alternativa mantovana", anche sulla base dell'analisi e valutazione della "risposta" del sistema viabilistico periurbano di Mantova a seguito della realizzazione e di un congruo periodo di esercizio delle fasi 1 e 2, e dell'aggiornamento del quadro programmatico e pianificatorio.

### ► Quadro ambientale, opere di mitigazione e compensazione

*[Le prescrizioni per la tutela delle diverse componenti in fase di costruzione sono riportate nello specifico punto dedicato alla cantierizzazione, quelle relative al piano di monitoraggio nell'omonima sezione].*

### Atmosfera

- c. in sede di progetto esecutivo delle aree di sosta e di servizio sia prevista la copertura dei parcheggi all'aperto e/o il loro ombreggiamento mediante strutture vegetali, al fine di contenere le emissioni di composti organici volatili: sia inoltre definito ed attuato un programma di manutenzione delle barriere arboree destinate a trattenere le polveri in corrispondenza di recettori sensibili lungo il tracciato autostradale;
- d. relativamente al progetto delle centrali a biomasse, e ferma restando la necessità di autorizzazione ai sensi del d.lgs. 387/2003, il proponente valuti - mediante comparazioni in termini economici, ambientali e paesaggistici - l'opportunità di

12



realizzare un solo impianto di maggiore potenza, in funzione dell'efficienza e dell'economicità dei sistemi di abbattimento delle emissioni; si richiama inoltre la d.g.r. n. 6501 del 19.10.2001 che definisce i criteri per l'installazione e l'esercizio degli impianti soggetti ad autorizzazione alle emissioni in atmosfera, tra cui quelli dedicati alla produzione di energia elettrica e/o termica alimentati con biomasse o rifiuti di biomasse;

#### **Ambiente idrico, suolo e sottosuolo**

e. in sede di progetto esecutivo dovranno essere verificati in dettaglio, alla luce della parte terza del d.lgs. 152/2006, dei regolamenti regionali 3/2006 e 4/2006 e del "Programma regionale di tutela ed uso delle acque" (PTUA), gli elementi di seguito elencati:

- e.1 dimensionamento del sistema di collettamento e smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma, compresa la verifica della compatibilità idraulica con il corpo idrico ricevente; in tale contesto, si valuti l'opportunità di estendere ad altri segmenti o alla totalità del tracciato autostradale la soluzione (trattamenti di sedimentazione e disoleatura) prevista per il tratto mantovano Castellucchio - Curtatone (ambito Fossa Viva);
- e.2 approfondimento degli effetti della possibile contemporaneità tra evento piovoso e incidente con sversamento di sostanze inquinanti in carreggiata, anche in rapporto al dimensionamento idraulico del sistema, precisando la destinazione immediata di tali sostanze (stoccaggio o invio ai sistemi di trattamento);
- e.3 assenza di interferenze - ovvero accertamento della compatibilità - degli interventi di progetto e dei siti di cantiere con aree di rispetto di pozzi per acqua ad uso potabile, anche con riferimento alle disposizioni e ai provvedimenti regionali in materia [v. d.g.r. VI/15137 del 27.06.1996; d.g.r. VII/12693 del 10.04.2003]; gli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia e le vasche di dispersione dovranno comunque essere realizzati all'esterno delle fasce di rispetto, è in ogni caso da escludere la collocazione in tali fasce di cantieri o depositi;
- e.4 caratteristiche dei materiali utilizzati per la costruzione dei rilevati stradali, in particolar modo laddove la falda si presenta subaffiorante, ed esecuzione di puntuali verifiche circa le modalità costruttive di sottopassi, ponti e





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

fondazioni che possono interferire con la falda stessa;

- f. il proponente / gestore dell'autostrada, oltre ad eseguire le operazioni di manutenzione sulle opere idrauliche, dovrà garantire la costante efficienza dei sistemi di trattamento delle acque meteoriche, provvedendo alla regolare asportazione dei residui oleosi e delle sabbie accumulate, smaltendoli a termini di legge;
- g. in sede di progetto esecutivo sia verificata in dettaglio la conformità delle nuove opere di attraversamento di corsi d'acqua con le norme di attuazione del Piano per l'assetto idrogeologico del bacino del Po (PAI);

### **Rumore**

- h. in sede di progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata, dettagliata o integrata la definizione degli interventi e dei dispositivi di protezione acustica, a norma del d.p.r. 142/2004 e secondo le seguenti indicazioni:
  - h.1 non dovranno verificarsi - tra le situazioni ante e post operam - transizioni da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore, né incrementi apprezzabili dei livelli di rumore che nell'ante operam fossero già superiori ai limiti; tali transizioni ed incrementi configurerebbero infatti una violazione delle disposizioni del d.p.r. 142/2004; in relazione ai disposti di tale d.p.r., si richiama l'attenzione alla verifica dei limiti diurno di 70 dB(A) e notturno di 60 dB(A), in particolare per le opere di viabilità definite "compensative"; si dovrà a tal proposito, verificare anche la situazione presso quei recettori che sono censiti nelle schede e in planimetria allegati allo studio acustico, ma non compaiono nelle tabelle riportanti i livelli puntuali di rumore; si consideri inoltre, in una logica di valutazione costi/benefici e di contenimento dell'impatto, l'opportunità di mitigare i livelli di rumore post operam che, pur entro i limiti, risultassero significativamente incrementati - in rapporto alla sensibilità dei recettori - rispetto all'ante operam;
  - h.2 sia comunque sempre verificato il principio di concorsualità, secondo i dettami del d.m. 29.11.2000; in particolare, laddove il tracciato si avvicina ad altre sorgenti acustiche, il livello di rumore complessivamente immesso dalle infrastrutture, presso recettori compresi nell'area di sovrapposizione delle fasce di pertinenza, non dovrà superare il massimo dei limiti delle singole

10



infrastrutture;

h.3 laddove i livelli di rumore ante operam siano già superiori ai limiti di legge, sia cura del Comune interessato verificare, in termini di valutazione previsionale di clima acustico (ex art. 8 della L. 447/1995) se l'area è compatibile con la localizzazione di funzioni particolarmente sensibili;

h.4 le caratteristiche delle barriere, ferma restando la loro efficacia acustica, dovranno essere definite in dettaglio in modo coordinato con le esigenze di carattere naturalistico e paesaggistico;

h.5 laddove, per motivi tecnici o ambientali, si renda indispensabile l'intervento diretto sul recettore, esso dovrà essere effettuato:

- secondo la programmazione del piano di risanamento redatto ai sensi del d.m. 29.11.2000, per quei recettori i cui livelli di esposizione post operam non risultino incrementati rispetto a quelli ante operam;
- da subito, nel caso in cui la situazione post operam con barriere di un recettore sia caratterizzata da livelli di rumore superiori a quelli ante operam;

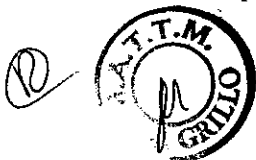
h.6 ai fini della determinazione del soggetto a carico del quale sono posti gli interventi di mitigazione del rumore, si richiamano le disposizioni del d.p.r. 459/1998, art. 3 e del d.p.r. 142/2004, art. 8;

h.7 il gestore dovrà provvedere alla manutenzione delle opere di mitigazione provvedendo a sostituire quelle deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da consentire il perdurare nel tempo dell'azione mitigante;

#### **Componenti naturalistiche e paesaggio**

i. i previsti interventi di mitigazione ambientale e di inserimento paesistico dovranno essere dettagliati e integrati, in sede di progetto esecutivo, sulla base di quanto proposto nello Studio di impatto ambientale e dei seguenti ulteriori criteri ed elementi specifici:

- i.1 in linea generale, si dovrà verificare che gli interventi siano adeguati a favorire la continuità degli ecosistemi, dell'attività agricola e del sistema idraulico, lo scambio ecologico di organismi e popolazioni selvatiche direttamente interferiti o nell'immediato intorno dell'autostrada, nonché la ricomposizione fondiaria dei terreni interessati dal tracciato;





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

sotto il profilo paesaggistico si dovrà conseguire un adeguato dettaglio delle opere mitigative e compensative, in coerenza con le prescrizioni specifiche relative alle componenti naturalistiche e al rumore;

gli sviluppi progettuali dovranno contenere anche un piano di manutenzione delle opere esteso per almeno cinque anni,

i.2 riguardo ai corpi idrici interferiti, gli interventi di rinaturazione, rimodellazione, recupero e consolidamento delle sponde dovranno preferire tecniche d'ingegneria naturalistica, tendendo a ricostruire la struttura ecologica con potenziamento vegetale arboreo-arbustivo;

i.3 riguardo ai "passaggi faunistici", si dedicherà particolare attenzione a sviluppare accorgimenti e tecniche costruttive che assicurino la massima multifunzionalità possibile, estendendo il ventaglio di specie animali che possono fruire dell'opera, garantendo le necessaria efficienza anche ai manufatti di minori dimensioni ed un'adeguata protezione contro le fonti di disturbo antropiche; un programma di periodiche verifiche ne valuterà l'effettiva funzionalità;

i.4 per la redazione degli affinamenti progettuali in parola si faccia riferimento alle indicazioni e prescrizioni della normativa nazionale e regionale di settore, tra cui:

- i "Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale" di cui al decreto regionale n. 4517 del 07.05.2007;

- per la ricucitura del contesto ecosistemico, la d.g.r. 8/8515 del 26.11.2008 "Modalità di attuazione della rete ecologica regionale";

- per l'attuazione delle opere, al "Quaderno tipo" delle tecniche di ingegneria naturalistica di cui alla d.g.r. 6/48740 del 29.02.2000;

- circa l'utilizzo di specie vegetali, il d. lgs 386/2003, il d. lgs 214/2005, la d.g.r. 8/7736 del 24.07.2008 in attuazione della l.r. 10/2008;

i.5 contestualmente, sia redatto uno studio specifico relativo al potenziale inquinamento luminoso causato dall'autostrada, in rapporto alla presenza di avifauna notturna;

i.6 per ulteriori elementi circa il dettaglio delle opere ed interventi, il proponente farà riferimento ai competenti Uffici regionali e provinciali,

12



- nonché all'Ente gestore del Parco del Mincio.
- j. circa la gestione e lo sviluppo degli interventi ed opere in questione e il loro eventuale aggiornamento:
- j.1 l'attuazione sia contestuale alla costruzione dell'autostrada, concludendosi prima dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura;
  - j.2 data la scansione delle fasi di costruzione dell'autostrada, si programmi un aggiornamento dello studio ecosistemico e faunistico [situazione ecologica e significatività della popolazione ornitica presente], al fine di evidenziare eventuali criticità e/o necessità di ricalibrare le misure di mitigazione/compensazione, anche in rapporto a possibili aggiornamenti della rete ecologica regionale;
- k. riguardo agli interventi di compensazione ambientale sul territorio, e in particolare a c.d. "progetti concordati" - previsti nello Studio di impatto ambientale e delineati nei loro obiettivi e linee generali - essi dovranno essere affinati progettualmente e operativamente, definendone anche i tempi, le modalità attuative e quelle di acquisizione delle superfici necessarie, ed individuando le relative risorse nel quadro finanziario dell'opera;
- in considerazione dell'oggettivo impegno richiesto dalla ricerca e dall'acquisizione delle aree necessarie, nonché dalla definizione di accordi con una pluralità di soggetti, tali affinamenti potranno essere definiti in fase di progettazione esecutiva ed eventualmente dettagliati in fase di costruzione dell'autostrada;
- a tal fine, si indica la seguente successione:
- definizione di una quota minima "garantita" di aree da acquisire mediante esproprio e assoggettare a servitù, per consentire l'avvio degli interventi realizzati dagli imprenditori agricoli;
  - ricerca di accordi bonari con i proprietari dei terreni ricadenti nelle aree individuate nello Studio di impatto ambientale, per allargare sensibilmente la zona oggetto degli interventi e consolidare il ruolo degli imprenditori agricoli nell'attuazione degli stessi;
  - utilizzo delle eventuali economie di spesa per la realizzazione di ulteriori azioni tese ad incrementare il valore biologico ed ecosistemico dell'ambito interessato dall'autostrada;





# *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

## **Rischio di incidenti rilevanti**

### **l. riguardo alla gestione dei rischi e delle emergenze:**

1.1 In sede di progetto esecutivo sia predisposto un documento di aggiornamento circa la presenza lungo il tracciato dell'autostrada di insediamenti a rischio di incidente rilevante, ai fini degli adempimenti previsti dal d.lgs. 334/1999, art. 14, definendo un piano d'emergenza e di pronto intervento, con la previsione di simulazioni di gravi emergenze (incidenti a veicoli che trasportano sostanze pericolose, ecc.);

1.2 ai fini di un'efficace pianificazione e gestione di tali evenienze, il proponente/gestore dell'autostrada in progetto dovrà coordinare la propria pianificazione di emergenza con i gestori delle infrastrutture gravanti sul territorio d'interesse (A21, A22, Ti.Bre.), mettendo, inoltre, in collegamento tutti i sistemi di controllo del traffico e la propria sala operativa con la sala operativa della Protezione civile regionale;

## **Approvvigionamento degli inerti**

m. fermo restando quanto al precedente punto a.3 in merito all'affinamento dei progetti di coltivazione delle cave di prestito:

m.1 è da escludersi la localizzazione di tali poli estrattivi nei siti proposti nel progetto - di Montirone e Castenedolo (BS), per la loro incongruenza territoriale rispetto all'ambito interessato dal progetto autostradale;

m.2 a fronte del cronoprogramma di realizzazione dell'intero tracciato, in alternativa al ricorso alle procedure ex art. 38 della l.r. 14/1998, il proponente potrà produrre presso le Amministrazioni provinciali interessate istanza per l'inserimento dei siti proposti nei rispettivi "piani cave", mediante revisione degli stessi;

## **> Cantierizzazione**

[Le prescrizioni relative al piano di monitoraggio in corso d'opera sono riportate nella successiva sezione dedicata al piano di monitoraggio].

n. in sede di progetto esecutivo dovrà essere elaborato un piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri [rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di

10



carburante per i mezzi d'opera], la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso, nonché il cronoprogramma di dettaglio dei lavori; in particolare, nella definizione del layout dei cantieri dovrà essere prevista la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri ed i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali; si prevederà inoltre l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con la ricucitura del tessuto preesistente;

o. in fase di esecuzione dei lavori, oltre alla rigorosa applicazione delle misure e degli accorgimenti proposti nello Studio di impatto ambientale:

- o.1 ai fini del contenimento delle emissioni diffuse di polveri si dovrà:
  - utilizzare per le macchine di cantiere carburanti diesel a basso tenore di zolfo ( $< 50$  ppm) e filtri di abbattimento del particolato, nonché gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche e minimizzare le emissioni; impiegare inoltre, ove possibile, apparecchi con motore elettrico;
  - ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto al fine di ridurre il numero dei veicoli in circolazione;
  - stoccare i materiali allo stato solido polverulento in sili, e movimentarli mediante sistemi chiusi quali trasporti pneumatici, coclee, elevatori a tazze, presidiati da sistemi di abbattimento in grado di garantire valori di emissione inferiori a  $10 \text{ mg/Nm}^3$  e dotati di sistemi di controllo quali pressostati con dispositivi di allarme;
  - in caso di vento proteggere con barriere e umidificare i depositi di materiale sciolto caratterizzati da frequente movimentazione, e coprire con teli e stuoie quelli con scarsa movimentazione; evitare inoltre qualsiasi attività di combustione all'aperto;
  - adottare, schermature acustiche provvisorie laddove, sulla base di rilievi fonometrici di cantiere, si riscontrino situazioni di disturbo presso recettori sensibili;
- o.2 si dovrà garantire la tutela della qualità delle acque superficiali e sotterranee, dando puntuale corso agli interventi ed alle azioni proposte dallo Studio di impatto ambientale; inoltre, si prediliga l'utilizzo di fanghi polimerici biodegradabili, laddove la falda libera superficiale è interessata dalla costruzione di manufatti con fondazioni profonde, si utilizzino ovunque





## *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

possibile elementi prefabbricati, per limitare i rischi di sversamento o infiltrazioni accidentali nella falda stessa;

- o.3 i rifiuti derivanti dalla realizzazione delle opere dovranno essere recapitati, in base alla loro tipologia, ad impianti di recupero o smaltimento autorizzati;
- o.4 durante la costruzione e l'esercizio dell'opera dovranno essere salvaguardate la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere, con particolare attenzione alle superfici boscate, limitando inoltre allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso;
- o.5 per ulteriori indicazioni di dettaglio si faccia riferimento alla nota tecnica di ARPA Lombardia - U.O. VIA e monitoraggi grandi opere, prot. 4982 del 16.01.2009;
- o.6 gli effetti di disturbo nei confronti degli ecosistemi e della componente faunistica presente siano minimizzati evitando le lavorazioni nei periodi riproduttivi delle specie presenti;

### **Monitoraggio**

p. entro tre mesi dall'approvazione del progetto definitivo nella C.d.S., e comunque prima dell'approvazione del progetto esecutivo, il proponente dovrà presentare al Ministero dell'ambiente o all'Osservatorio ambientale istituito ai sensi dell'art. 5 della l. 179/2002, nonché a Regione Lombardia e alle Province di Cremona e Mantova, un dettagliato piano di monitoraggio ambientale (PMA), redatto secondo le linee guida definite dalla Commissione Speciale VIA ed approvate in data 04.09.2003;

il PMA dovrà consentire di verificare e misurare - rispetto a quanto previsto nello Studio di impatto ambientale - le modifiche determinate dalla realizzazione dell'autostrada sulle componenti biotiche ed abiotiche dell'ambiente e la loro evoluzione nel tempo, individuare eventuali elementi non previsti, consentire la tempestiva segnalazione di criticità per l'ambiente e la tempestiva definizione e messa in atto delle conseguenti misure di contenimento;

esso dovrà pertanto essere riferito alle fasi ante operam, di cantierizzazione e post operam;

q. fatta salva l'osservanza di quanto previsto dalle suddette linee guida, i contenuti del PMA e le modalità di svolgimento delle attività, collegate [definizione in dettaglio delle componenti ambientali interessate, parametri da analizzare,



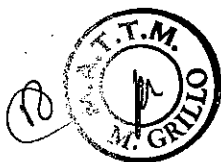
stazioni di misura, modalità e frequenze di prelievo o misurazione, frequenza e modalità di redazione e trasmissione dei report periodici, ecc.] siano definite dal proponente in accordo con Regione Lombardia, supportata dall'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente (ARPA Lombardia), tenendo conto anche delle indicazioni di merito espresse dalle Province.

La verifica di tutte le prescrizioni sopra individuate dovrà essere condotta in fase di progettazione esecutiva delle specifiche fasi funzionali dell'opera e comunque prima dell'inizio dei lavori dei singoli lotti funzionali ed andrà verificata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con ARPA della Lombardia, Regione Lombardia e il Ministero per i beni e le attività culturali.

Il presente provvedimento sarà comunicato alla Società Stradivaria S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle provincie di Cremona e Mantova, ai comuni di Ca d'Andrea, Cappella de' Picinardi, Cremona, Derovere, Drizzona, Gadesco Pieve Delinona, Maligno, Piadena, Pieve San Giacomo, San Giovanni in Croce, Solarolo Rainero, Tornata, Torre dei Picinardi, Vescovato, Voltido (CR), Mantova, Acquanezza sul Chiese, Bagnolo San Vito, Borgoforte, Castellucchio, Curtatone, Marcaria, Virgilio (MN), al Ente Parco del Mincio ed alla Regione Lombardia, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.Lgs 152/2006 come modificato dal D.Lgs 4/2008, il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro nove anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.

La proponente Società Stradivaria S.p.A. provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, ai sensi dell'art. 27 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal Dlgs





*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

16 gennaio 2008, n. 4, notiziandone il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, e trasmetterà al medesimo e al Ministero per i beni e le attività culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 14-ter, comma 10, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i..

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della "Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.", della Regione Lombardia, del Ministero per i beni e le attività culturali e degli altri Enti sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale o dalla notifica dell'atto.

Roma li

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO  
E DEL MARE

IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI





*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA-2011-0000240 del 31/01/2011



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2011-0002254 del 02/02/2011

On.le Sig. Ministro  
per il tramite del  
Sig. Capo di Gabinetto  
SEDE

Direzione Generale  
per le Valutazioni Ambientali  
c.a. dott. Mariano Grillo  
SEDE



Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: Parere Art. 9 - Autostrada Regionale Integrazione del  
sistema transpadano direttrice Cremona-Mantova. Tratto  
Cremona-Mantova sud - Proponente: Società Stradivaria  
S.p.A.**

**Trasmissione Parere n. 621 del 17 dicembre 2010.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere  
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 17 dicembre 2010.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE  
(Avv. Sandro Campilongo)



All.:c.s.

**COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS**

**Parere n. 621 del 17.12.2010**

<b>Progetto:</b>	<b>Parere art. 9 DM/150/2007</b> <b>Autostrada Regionale Integrazione del sistema transpadano direttrice Cremona-Mantova.Tratto Cremona- Mantova sud - chiarimenti sul parere n.435</b>
<b>Proponente:</b>	<b>Società Stradivaria S.p.A.</b>

Handwritten notes and signatures on lined paper, including the word "Office" and various initials and scribbles.

**La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**VISTA** la nota DVA-2010-16397 del 01/07/2010, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ("DVA") *"ha rilevato alcuni punti di non chiara interpretabilità"* del parere n. 435 del 08/04/2010 espresso dalla Commissione tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale -VIA e VAS ("CTVIA") relativamente

- alla valutazione ed al coordinamento dei pareri delle altre amministrazioni interessate dal progetto;
- alla modifica della durata del successivo decreto VIA fino a 9 anni.

**VISTA** la nota di codesta Commissione prot. n. CTVA-2010-2725 con cui sono stati forniti chiarimenti relativamente alla valutazione e coordinamento dei pareri forniti dalle altre amministrazioni coinvolte nella procedura di VIA;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale", così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

**VISTO** il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, concernente "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale";

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90, concernente il "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della CTVIA;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7, che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 2 luglio 2008;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della CTVIA, prot. n. GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

**VISTO e CONSIDERATO** il parere n. 435 del 8 aprile 2010, con il quale la CTVIA ha espresso *"parere positivo riguardo alla compatibilità ambientale del progetto "Autostrada Regionale Integrazione del sistema transpadano direttrice Cremona-Mantova. Tratto Cremona-Mantova sud" con prescrizioni;*

**VALUTATO** che in ordine al quadro di riferimento normativo:  
in relazione ai contenuti del quadro programmatico di riferimento emerso nel corso dello sviluppo dell'iter istruttorio, che ha portato ad un cambiamento in merito a delle possibili alternative di tracciato e ad un nuovo parziale mutamento dello scenario di realizzazione temporale dell'opera, si è reso necessario sviluppare una valutazione tecnica ed amministrativa per gli aspetti di efficacia temporale della VIA. In virtù del panorama legislativo di riferimento, il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e s.m.i. all'art.26, comma 6 prevede che *"i progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale. Tenuto conto delle caratteristiche del progetto il provvedimento può stabilire un periodo più lungo. Trascorso detto periodo, salvo proroga concessa, su istanza del proponente, dall'autorità che ha emanato il provvedimento, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale deve essere reiterata"*.

**CONSIDERATO** che la società Proponente ha presentato domanda di pronuncia di compatibilità ambientale per realizzare l'intervento che risulta sostanzialmente articolato in tre stralci funzionali, la cui costruzione è prevista in tre distinti periodi;

**VALUTATO** che la CTVIA ritiene sostenibile l'ipotesi di considerare l'opera Autostrada Cremona-Mantova come un'infrastruttura le cui "caratteristiche progettuali" non permettano la realizzazione entro un quinquennio. Essa pertanto può ricadere nell'ambito delle opere che tecnicamente prevedono un tempo di costruzione maggiore rispetto ai limiti temporali di durata di legge;

**VISTA** la Relazione istruttoria in particolare al punto: "Considerando il significato etimologico di "ambiente" (dal prefisso amb-, simile al greco amphi), che indica un percorso circolare "tutt'intorno, in tondo", ovvero concetto di "tutt'uno organico", una realtà per nulla stabile, ed anzi soggetto ad un continuo divenire, collegato con l'intrinseco carattere mutevole dei fattori che lo compongono, la futura attività di verifica, da condurre presso la CTVIA, dovrà accertare i livelli di compatibilità tra l'organismo infrastrutturale e lo sviluppo degli scenari di inserimento ambientale delineabili dai sistemi di analisi ambientale e di monitoraggio delle componenti interessate.

Tale attività di verifica dovrà essere relazionata all'effettivo livello di attuazione delle fasi funzionali di costruzione dell'opera e dovrà essere strettamente strutturata ad un piano globale di monitoraggio, allo scopo di verificare la piena compatibilità con gli scenari ambientali di riferimento. Il piano di monitoraggio dovrà essere delineato in accordo allo sviluppo delle singole fasi dell'opera, come determinato all'interno del quadro prescrittivo del parere. ..."

**CONSIDERATO** che, in merito alla definizione delle sole caratteristiche progettuali, la CTVIA ha ritenuto valida l'ipotesi di estrarre delle tabelle di ricostruzione di cronoprogramma dell'opera qui di seguito allegate e riportate nella relazione istruttoria:"

[...] le fasi realizzative comprendono:

- **fase 1:** tratti A e D, con una durata complessiva prevista in **28 mesi**;
- **fase 2:** tratto C dalla Ti.Bre. allo svincolo di Castellucchio / Curtatone, con dilazione temporale massima dell'inizio dei lavori pari a 12 anni dal termine della fase 1 e durata di **27 mesi**;
- **fase 3:** tratto C da Castellucchio / Curtatone allo svincolo di Virgilio, con dilazione temporale massima dell'inizio dei lavori pari a 22 mesi dopo il termine della fase 2 e durata complessiva di **27 mesi**.

Sinteticamente risulta:

tracciato autostradale		fase realizzativa
Interventi		
<b>tratto A</b> da Cremona (interc. con A21) alla interconnessione ovest con Ti.Bre. a Tornata; interamente compreso nella Provincia di Cremona; sviluppo km 29 due svincoli / autostazioni: Pieve San Giacomo, Piadena		fase 1 (28 mesi)
<b>tratto B</b> da Tornata (CR) a Marcaria (MN), a cavaliere del fiume Oglio (7,8 km); tratto approvato, escluso dalla presente valutazione; svincolo intermedio di Calvatone/Bòzzolo; costruzione a carico del concessionario di Ti.Bre.		Ti.Bre.
<b>tratto C</b> da Marcaria (Ti.Bre.) allo svincolo di Virgilio; interamente nella Provincia di Mantova; sviluppo km 25; tre autostazioni: Marcaria, Castellucchio/Curtatone, Virgilio	da Marcaria allo svincolo di Castellucchio/Curtatone (km 15)	fase 2 (27 mesi)
	da Castellucchio/Curtatone allo svincolo di Virgilio (km 10)	fase 3 (27 mesi)

<b>tratto D (vedi alternativa D3, soluzione ritenuta complessivamente positiva)<sup>1</sup></b> dallo svincolo di Virgilio all'interc. con la A22 a San Biagio di Bagnolo San Vitosviluppo circa km 6;	fase 1 (28 mesi)
--	---------------------

<b>opere infrastrutturali compensative direttamente legate all'asse autostradale<sup>2</sup></b>		
[codice identificativo di progetto]		
variante di Malagnino alla SP26	[1CR]	fase 2
variante di Mottaiola	[2CR]	fase 1
variante alla SP29 di Torre de' Picenardi	[3CR]	fase 2
variante alla SP55 di Castellucchio	[1MN]	fase 2
colleg. tra la ex SS62 e autostazione di Virgilio (con ipotesi D1)	[3MN]	fase 1
completamento dell'asse interurbano sud di Mantova (con ipotesi D3)		fase 1
<b>opere infrastrutturali compensative sul territorio<sup>3</sup></b>		
[codice identificativo di progetto]		
variante di S. Giovanni in Croce alla SP343	[4CR-A]	fase 1
variante di S. Giovanni in Croce alla SP343	[4CR-B]	fase 2
variante di Curtatone alla SP10	[2MN]	fase 1
variante di Virgilio alla SP62 (con ipotesi D1)	[4MN]	fase 1
<b>opere a servizio dell'autostrada</b>		
area di servizio Rocca de' Picenardi (nord e sud)		fase 1
area di servizio Castellucchio (nord e sud)		fase 2
area di sosta Lagazzi		fase 1
area di sosta San Silvestro		fase 3
impianto di produzione energia (biogas) a Pieve S. Giacomo		fase 1
centro di manutenzione di Piadena + imp. produzione energia		fase 1
centro di manutenzione di Castellucchio / Curtatone		fase 3

**CONSIDERATO** che come da verifiche tecniche intercorse durante la fase istruttoria, le motivazioni dell'interruzione temporale tra le singole fasi di realizzazione dei lotti funzionali, così come contenuta nei documenti di gara di concessione e nelle documentazioni tecniche di progetto agli atti, sono connesse alla necessità di alimentare la provvista finanziaria idonea a coprire i costi (o una parte di essi) per la realizzazione dei lotti successivi e, contemporaneamente a rispondere all'incremento dei flussi di traffico, e ad una ottimale analisi costi-benefici.

In questo contesto, inoltre occorre considerare la necessità tecnica e realizzativa di coordinare la connessione tra il tratto autostradale comune alle due infrastrutture della Ti.Bre [tratto B - da Tornata (CR) a Marcaria (MN), a cavaliere del fiume Oglio (7,8 km); tratto approvato, escluso dalla presente valutazione; svincolo intermedio di Calvatone/Bòzzolo; costruzione a carico del concessionario di Ti.Bre.] con la tratta A e la tratta C dell'Autostrada Cremona - Mantova.

<sup>1</sup> Il tratto D è stato oggetto di modifiche progettuali nel corso dell'istruttoria di v.i.a., con l'esame di due "corridoi" tra loro alternativi.

<sup>2</sup> Sono le opere ricadenti nell'immediato intorno dell'ambito autostradale, indispensabili per collegare l'autostrada stessa con la rete provinciale e locale; sono quindi direttamente coinvolte dal processo di cantierizzazione autostradale ed interessate dalle medesime opere di mitigazione ambientale.

<sup>3</sup> Opere infrastrutturali compensative sul territorio, che interessano ambiti non direttamente interferiti dal tracciato autostradale.



All'interno della valutazione temporale del piano dell'opera, non si è tenuto conto della tempistica realizzativa relativa alla tratta B Ti.Bre, in quanto l'iter autorizzativo ed il cronoprogramma della stessa, attualmente risultano essere in anticipo rispetto all'infrastruttura oggetto di valutazione; occorre segnalare, inoltre, la possibilità data in sede di aggiudicazione di gara di concessione dell'Autostrada Cremona - Mantova di poter realizzare all'interno della concessione stessa anche la tratta B Ti.Bre. nel caso in cui, la stessa, non possa essere realizzata nei termini per essa autorizzati.

Il parere n. 435 del 08/04/2010 è stato formulato valutando il progetto dell'Autostrada Cremona - Mantova in tutto il suo sviluppo, esaminando in maniera globale le sue caratteristiche tecniche. In particolare si specifica che con *caratteristiche tecniche* si intendono tutte quelle componenti/requisiti a livello architettonico, strutturale, ambientale, di cantiere e, non da ultimo, a livello sia temporale che gestionale che concorrono mutuamente alla realizzazione dell'opera.

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

### RITIENE

che l'opera della Cremona - Mantova è da ritenersi un'infrastruttura che necessita di un lungo periodo per essere realizzata in relazione alla complessità delle sue caratteristiche tecniche e in virtù delle fasi temporali dell'opera che prevedono distintamente una durata di 28 mesi per la fase 1, 27 mesi per la fase 2 e 27 mesi per la fase 3, con un intervallo temporale plausibile stimabile in circa 12 mesi e necessario per avviare i lavori, si è indicata una durata di validità del parere di 9 anni quale risultato della sommatoria delle diverse durate (28 mesi (fase 1) + 12 mesi (fase amministrativa) + 27 mesi (fase 2) + 12 mesi (fase amministrativa) + 27 mesi (fase 3) = 106 mesi = 9 anni circa). Non appare infatti sostenibile che l'elemento della provvista finanziaria imponga una durata di oltre 20 anni del Decreto VIA. Al termine del periodo di riferimento si procederà agli approfondimenti di legge.

Presidente Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA  
Speciale)

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

ASSENTE

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

ASSENTE

*[Signature]*

ASSENTE

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

ASSENTE

ASSENTE

*[Signature]*

*[Signature]*

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

*[Signature]*

ASSENTE

*[Signature]*

ASSENTE

*[Signature]*

ASSENTE

ASSENTE

*[Signature]*

*[Signature]*

ASSENTE

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta  
di N° 4 fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 31-01-2011



Ministero

*per i Beni e le Attività Culturali*  
*Direzione Generale per il Paesaggio e il Verde*  
*Settore dell'Architettura e dell'Arte Contemporanea*

Servizio IV

Via San Michele, 22 - 00153 Roma

Tel. 06/58434354 VoIP 860014354 - Fax 06/58434416 VoIP 860014416

FAX

Roma... 01-02-2011

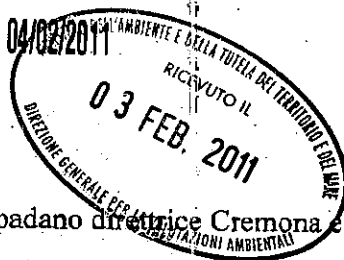
Al Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale  
Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E prot DVA-2011-0002439 del 04/02/2011

Prot N° DG/PBAAC/34.19.04/3132  
fasc.

Allegati:



OGGETTO: CREMONA - MANTOVA

Autostrada Regionale Integrazione del sistema transpadano direttrice Cremona e Mantova - Tratto Cremona- Mantova Sud

Richiedente: Stradivaria S.p.A.;

Richiesta parere ai sensi del D.Lgs. 152/2006, come modificato dal D.Lgs n. 4/2008

Chiarimento Parere

In riferimento alla nota n. 8583 del 25/11/2010 di codesta Direzione Generale si precisa quanto segue:

Premesso che

- con nota n. 79, 82, e 84 del 27/06/2008 la società Stradivaria S.P.A. ha inoltrato la richiesta di compatibilità Ambientale per il progetto Autostradale regionale "Integrazione del sistema transpadano direttrice Cremona Mantova tratto Cremona Mantova sud" presentando per il tratto dal km 24,300 a fine intervento una soluzione denominata D1;
- a seguito di diverse riunioni della commissione VIA, furono presentate in via informale due diverse soluzioni per il medesimo tratto denominate D2 e D3 che attraversavano il parco regionale del Mincio;
- in tutte le riunioni di presentazione delle varianti al tratto D1 sia la Soprintendenza per i beni Architettonici e Paesaggistici delle Province di Brescia Cremona e Mantova che questa Direzione Generale esprimevano il proprio **parere contrario** alle varianti D2 e D3 facendo presente che il Ministero beni Culturali nel loro insieme erano favorevoli alla soluzione progettuale D1 anche se, come riferito nelle riunioni della Commissione VIA, i tavoli tecnici avevano valutato positivamente i benefici ambientali connessi alla variante D3;
- la società proponente, in data 20/04/2009 con note 40 e 42, inviava a questa Direzione Generale e alle Soprintendenze la variante D3 che attraversava il parco regionale del Mincio tale variante;
- la Soprintendenza per i beni Architettonici e Paesaggistici delle Province di Brescia Cremona e Mantova esprimeva il proprio parere negativo con nota n. 7670 del 16/07/2009 comunicando quanto segue: "Con riferimento alla nota del 20 aprile 2009, prot. 42 (prot. scrivente n. 4425 del 22.04.2009) con la quale la Società Stradivaria S.p.a. ha trasmesso integrazioni al progetto di cui all'oggetto, questa Soprintendenza in merito alla proposta di variante denominata D3 della tratta autostradale Virgilio-interconnessione A22, ribadendo quanto già espresso nei pregressi incontri tecnici e sopralluoghi, ed in particolare nella riunione del 18.05.2009, comunica il proprio **parere negativo** in quanto il nuovo tracciato presenta un impatto paesistico notevolmente superiore al tracciato originario (D1) per le seguenti motivazioni:
  - il nuovo tracciato presenta una maggiore incidenza sulla componente paesaggio in quanto (come affermato nello stesso "Studio di impatto ambientale - Integrazione del proponente", pag. 83) si inserisce con il suo tratto terminale in aree agricole di interesse paesaggistico e panoramico che dal punto di vista morfologico e ambientale presentano, rispetto a quelle attraversate dal tracciato originario, un alto livello di isolamento e diversificazione (scarsa infrastrutturazione, bassa densità edificatoria, particolare uso del suolo e colturale, ecc.), limitrofe ad aree di interesse naturalistico, ed inserite all'interno della rete ecologica di primo livello a scala provinciale (cfr. Piano Territoriale di



*Ministero*

*per i Beni e le Attività Culturali*  
*Direzione Generale per il Paesaggio e le Belle Arti*  
*Sett. dell'Architettura e l'Arte Contemporanea*

Servizio IV  
Via San Michele, 22 - 00153 Roma

Tel. 06/58434554 VoIP 860014554 - Fax 06/58434416 VoIP 860014416

**Coordinamento della Provincia di Mantova), nonché all'interno della perimetrazione del Parco Regionale del Mincio;**

- **il nuovo tracciato interferisce in maniera rilevante con l'importante sito archeologico del Forcello (insediamento etrusco, VI-IV secolo a.c.), manomettendone in maniera sostanziale e irreversibile il contesto paesistico, non solo in termini di vicinanza e visibilità ma anche di alterazione di elementi fondamentali dell'assetto geomorfologico, quali il paeloalveo ancora individuabile tra il sito archeologico e l'attuale scarpata del terrazzamento fluviale; proprio il terrazzamento, lungo il quale corre il canale Fossetta con relativa alzata, costituisce un percorso panoramico sulla sottostante valle di notevole interesse che verrebbe inevitabilmente negato dall'inserimento della nuova infrastruttura quasi al suo piede; si segnala che, nell'ambito degli interventi di valorizzazione del sito archeologico, è in corso di realizzazione una torretta panoramica per la fruizione didattica di tale particolare brano paesaggistico: la nuova autostrada si collocherebbe esattamente tra questo punto di fruizione e il sito archeologico."**

- **la Soprintendenza Archeologica della Lombardia** esprimeva, nelle riunioni organizzate dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, parere contrario alla soluzione D3;
- Nonostante il parere negativo della Soprintendenza sopra riportato, in data 30/07/2009 con nota n. 76,77,78, 80 e 82 il proponente inoltrava un'ulteriore variante D3 con relativa ripubblicazione. Tale Variante nel tratto dal Km. 28,500 fino a fine intervento prevedeva l'allontanamento dalla zona archeologica del Forcello e l'avvicinamento dell'Autostrada al paese di Bagnolo S. Vito;
- **L'Ente Parco del Mincio** inviava il parere negativo con nota n. 3841 del 26/10/2009, trasmettendo la Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 89 del 05/10/2009 alla proposta di variante al tracciato dell'Autostrada Cremona- Mantova denominata D3 che interessa il territorio del Parco del Mincio.
- **la Soprintendenza per i beni Architettonici e Paesaggistici delle Province di Brescia Cremona e Mantova** emetteva il proprio parere di competenza con nota n. 7670 del 22/02/2010 comunicando quanto segue:

*" con riferimento.... parere favorevole alle seguenti condizioni:*

*dovrà prevedersi in fase di progettazione esecutiva l'elaborazione dettagliata delle opere di mitigazione previste, con indicazioni puntuali e specifiche delle modalità di realizzazione e gestione, sia per l'infrastruttura principale che per le opere connesse, con esplicitazione formale anche delle garanzie di manutenzione nel tempo. L'analisi di dettaglio esecutivo dovrà essere estesa a tutte le componenti paesistiche interferite dalle nuove infrastrutture (vegetazione, rete idrografica, viabilità storica, ecc.); a titolo esemplificativo, per la rete idrografica l'approfondimento dovrà necessariamente prevedere anche il censimento dei manufatti storici esistenti (chiaviche, derivazioni, ponti, ecc.) a fini di conoscenza e di supporto al progetto;*

*- anche per le opere di compensazione proposte dovrà essere previsto un adeguato approfondimento progettuale esecutivo in analogia al precedente punto; a parere di questo Ufficio i diversi progetti di compensazione, ed in particolare i "progetti concordati", dovranno essere realizzati compiutamente per la complessiva estensione di progetto e non solamente per le "superfici minime garantite" indicate negli elaborati; laddove si evidenzierà la impossibilità di garantire la realizzazione complessiva dei singoli progetti concordati si dovranno individuare opportuni ulteriori interventi compensativi da concordare preventivamente e da realizzare in concomitanza con l'opera infrastrutturale; particolare attenzione dovrà essere posta alla qualità architettonica dei numerosi manufatti commessi*



*Ministero*

*per i Beni e le Attività Culturali*  
*Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle*  
*Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea*

Servizio IV  
Via San Michele, 22 - 00153 Roma

Tel. 06/58434554 VoIP 860014554 - Fax 06/58434416 VoIP 860014416

all'infrastruttura, per i quali è opportuno prevedere una progettazione esecutiva e di dettaglio indirizzata alla riduzione dell'impatto in ambiti, come quelli attraversati, che consentono ampie visuali prospettiche e percettive;

-nel tratto compreso tra interconnessione con raccordo autostrada TiBre e scavalco della ferrovia Cr-Mn la nuova autostrada determina, in ragione delle preesistenti infrastrutture (ferrovia, SS 10) e di quelle già previste (autostrada TiBre), un particolare impatto in termini di consumo e frammentazione del territorio agricolo; di creazione di aree residuali intercluse, di imponenza dei manufatti necessari alla interconnessione e al superamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie; si ritiene che tale impatto, che non appare del tutto mitigabile, determini un significativo peggioramento delle condizioni di ambiente e contesto del complesso monumentale della Corte Castiglioni a Casatico di Marcarla, collocato a circa 1km a nord del tracciato, dichiarato di interesse artistico e storico particolarmente importante con D.M. del 06.07.1951, eccezionale esempio di architettura rurale di origine quattrocentesca destinata alla gestione e controllo delle attività agricole; si chiede pertanto, quale ulteriore opera compensativa, un formale impegno, da tradursi in specifica convenzione con l'ente proprietario, al finanziamento e al supporto delle attività di conservazione e valorizzazione del bene, in fase di acquisizione da parte del Comune di Marcarla.

-In merito alla variante denominata D3 della tratta autostradale Virgilio-interconnessione A22 si ribadisce il parere negativo già espresso nella Ns. nota del 16.07.2009, prot. 7670 (alla quale si rinvia e che si allega in copia) in quanto le modifiche apportate al progetto ripubblicato (abbassamento della quota di imposta del piano stradale rispetto al piano di campagna di parte del tracciato, realizzazione di "ponte verde" in corrispondenza dell'accesso all'area archeologica del Forcello, ecc.) non riducono in maniera sostanziale il rilevante impatto dell'opera sul contesto paesistico vincolato che, a puro titolo esemplificativo, si riassume nei seguenti elementi:

infrastrutturazione di un ambito compreso nel Parco Regionale del Mincio riconosciuto dagli strumenti di pianificazione paesistica vigenti quale corridoio della rete ecologica di primo livello; alterazione di un ampio tratto dell'area terrazzata del fiume Mincio e della relativa scarpata; modifiche sostanziali ed alterazioni del reticolo idrografico storicizzato quale il corso del Canale Fossetta; interferenza con l'area archeologica del Forcello e alterazione definitiva e irreversibile del suo contesto paesistico; alterazione di elementi fondamentali dell'assetto geomorfologico quali il paleovalve ancora individuabile tra il sito archeologico e l'attuale scarpata del terrazzamento fluviale. In tale contesto si ritengono del tutto insufficienti gli interventi di mitigazione e compensazione indicati nel SIA. A tal riguardo, l'eventuale realizzazione dell'opera secondo il tracciato di variante proposto, dettata da motivate esigenze ritenute comparabili a quelle di tutela del Paesaggio, non potrà prescindere da una estesa e sostanziale riprogettazione paesaggistica dell'intero ambito del Parco attraversato, finalizzata al raggiungimento di specifici "obiettivi di qualità", "salvaguardia", "gestione" e "pianificazione" del Paesaggio, secondo le definizioni date dalla Convenzione Europea del Paesaggio."

- la Soprintendenza per i beni Archeologici della Lombardia, inviava il parere favorevole con nota n. 12330 del 16/10/2009, comunicando quanto segue:

"Facendo riferimento alla nota prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/6509 fasc. 86 del 14.10.2009, si inviano le valutazioni richieste.

Si ritiene che l'originario tracciato del lotto funzionale D (D1) presentasse caratteristiche più consone alla salvaguardia del bene archeologico, tuttavia si è attentamente valutata la variante D3.



Ministero

per i Beni e le Attività Culturali  
Direzione Generale per il Patrimonio e Belle  
Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea

Servizio IV

Via San Michele, 22 - 00153 Roma

Tel. 06/58434354 VoIP 560014354 - Fax 06/58434416 VoIP 560014416

Questa Soprintendenza aveva con nota prot. n. 6237 del 14.05.2009 espresso parere negativo alla variante D3, tratta autostradale Virgilio- Interconnessione A22, così come inviata dalla Società Stradivaria S.p.A. con nota del 20 aprile 2009, prot. n. 42, dato che la stessa si presentava contigua all'area dell'abitato etrusco del Forcello di Bagnolo San Vito, e perciò particolarmente sensibile per le interconnessioni antiche, che possono esservi presenti.

In seguito, sia in occasione di incontri, sia di sopralluoghi congiunti, questa Soprintendenza aveva ulteriormente esplicitato il proprio diniego all'originaria D3, valutando possibili modifiche che rendessero non più ostativo il parere della Scrivente.

Si ritiene che l'integrazione al progetto inviata dalla società Stradivaria S.p.A. il 30 luglio 2009, prot. 82 abbia accolto in modo sufficiente le principali istanze; il tracciato si discosta dall'abitato antico e, correndo incassato nel tratto più sensibile, non crea eccessivo disturbo all'area archeologica, in cui da alcuni anni è presente un parco archeologico.

Si ritiene perciò di esprimere, per quanto di competenza di questa Soprintendenza, un parere di massima favorevole, a condizione che le opportune mitigazioni, unite a opere di salvaguardia e valorizzazione dell'abitato etrusco, ancora da definirsi, tendano a rendere ancora più ridotto l'impatto sul sito archeologico, e che preventivamente ai lavori di cantiere, il tratto autostradale posto nelle vicinanze del sito archeologico, compreso fra la strada romana e cento metri oltre l'abitato etrusco, sia preventivamente esaustivamente indagato, mediante scavo con mezzo meccanico fino al completamento dello slattamento che metterà in luce il livello di possibile interesse archeologico; successivamente, gli elementi di interesse archeologico venuti in luce dovranno essere opportunamente indagati, applicando la corretta metodologia di scavo archeologico. Tutte queste operazioni dovranno essere eseguite da ditta di scavo archeologico, sotto la direzione scientifica della soprintendenza per i Beni Archeologici.

Anche per il tratto della nuova variante dovrà prevedersi il costante controllo di cantiere da parte di operatori di scavo archeologico "

- Questa Direzione Generale in data 01/06/2010 nota n. 16969 emetteva il proprio parere favorevole alle seguenti prescrizioni:

che le opportune mitigazioni, unite a opere di salvaguardia e valorizzazione dell'abitato etrusco, ancora da definirsi, tendano a rendere ancora più ridotto l'impatto sul sito archeologico, e che preventivamente ai lavori di cantiere, il tratto autostradale posto nelle vicinanze del sito archeologico, compreso fra la strada romana e cento metri oltre l'abitato etrusco, sia preventivamente esaustivamente indagato, mediante scavo con mezzo meccanico fino al completamento dello slattamento che metterà in luce il livello di possibile interesse archeologico; successivamente, gli elementi di interesse archeologico venuti in luce dovranno essere opportunamente indagati, applicando la corretta metodologia di scavo archeologico. Tutte queste operazioni, dovranno essere eseguite da ditta di scavo archeologico, sotto la direzione scientifica della soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia.

- quale intervento compensativo e per la valorizzazione complessiva dell'area archeologica del Forcello, sarebbe auspicabile l'estensione dell'attuale parco archeologico all'intera area attualmente vincolata, la cui gestione rimarrà in capo al Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

- dovrà prevedersi, anche per il tratto della nuova variante, il costante controllo di cantiere da parte di operatori di scavo archeologico;

dovrà prevedersi in fase di progettazione esecutiva l'elaborazione dettagliata delle opere di mitigazione previste, con indicazioni puntuali e specifiche delle modalità di realizzazione e gestione, sia per l'infrastruttura principale che per le opere connesse, con esplicitazione formale anche delle garanzie





*Ministero*

*per i Beni e le Attività Culturali*

*Direzione Generale per il Paesaggio e Belle*

*Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea*

*Servizio IV*

Via San Michele, 22 - 00153 Roma

Tel. 06/58434554 VoIP 860014554 - Fax 06/58434416 VoIP 860014416

di manutenzione nel tempo.

- L'analisi di dettaglio esecutivo dovrà essere estesa a tutte le componenti paesistiche interferite dalle nuove infrastrutture (vegetazione, rete idrografica, viabilità storica, ecc.); a titolo esemplificativo, per la rete idrografica l'approfondimento dovrà necessariamente prevedere anche il censimento dei manufatti storici esistenti (chiavi, derivazioni, ponti,) a fini di conoscenza e di supporto al progetto;

- dovrà essere previsto, anche per le opere di compensazione proposte, un adeguato approfondimento progettuale esecutivo in analogia al precedente punto; a parere di questo Ufficio i diversi progetti di compensazione, ed in particolare i "progetti concordati", dovranno essere realizzati compiutamente per la complessiva estensione di progetto e non solamente per le "superfici minime garantite" indicate negli elaborati; laddove si evidenzierà la impossibilità di garantire la realizzazione complessiva dei singoli progetti concordati si dovranno individuare opportuni ulteriori interventi compensativi da concordare preventivamente e da realizzare in concomitanza con l'opera infrastrutturale;

- particolare attenzione dovrà essere posta alla qualità architettonica dei numerosi manufatti connessi all'infrastruttura, per i quali è opportuno prevedere una progettazione esecutiva e di dettaglio indirizzata alla riduzione dell'impatto in ambiti, come quelli attraversati, che consentono ampie visuali prospettiche e percettive;

- nel tratto compreso tra interconnessione con raccordo autostrada TiBre e scavalco della ferrovia Cr-Mn la nuova autostrada determina, in ragione delle preesistenti infrastrutture (ferrovia, SS 10) e di quelle già previste (autostrada TiBre), un particolare impatto in termini di consumo e frammentazione del territorio agricolo, di creazione di aree residuali intercluse, di imponente dei manufatti necessari alla interconnessione e al superamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie; si ritiene che tale impatto, che non appare del tutto mitigabile, determini un significativo peggioramento delle condizioni di ambiente e contesto del complesso monumentale della Corte Castiglioni a Casatico di Marcaria, collocato a circa 1km a nord del tracciato, dichiarato di interesse artistico e storico particolarmente importante con D.M. del 06.07.1951, eccezionale esempio di architettura rurale di origine quattrocentesca destinata alla gestione e controllo delle attività agricole; si chiede pertanto, quale ulteriore opera compensativa, un formale impegno, da tradursi in specifica convenzione con l'ente proprietario, al finanziamento e al supporto delle attività di conservazione e valorizzazione del bene, in fase di acquisizione da parte del Comune di Marcaria.

- In merito alla variante denominata D3 della tratta autostradale Virgilio-interconnessione A22 considerato che le modifiche apportate al progetto ripubblicato (abbassamento della quota di imposta del piano stradale rispetto al piano di campagna di parte del tracciato, realizzazione di "ponte verde" in corrispondenza dell'accesso all'area archeologica del Forcello, ecc.) non riducono in maniera sostanziale il rilevante impatto dell'opera sul contesto paesistico vincolato, questo Ministero non concorda con le modalità progettuali di inserimento proposto. Pertanto l'eventuale realizzazione dell'opera, secondo il tracciato di variante proposto dovrà essere oggetto di una estesa e sostanziale riprogettazione paesaggistica dell'intero ambito del Parco attraversato, finalizzata al raggiungimento di specifici "obiettivi di qualità", "salvaguardia", "gestione" e "pianificazione" del Paesaggio, secondo le definizioni date dalla Convenzione Europea del Paesaggio.

Gli obiettivi e le linee guida di tale progettazione dovranno preventivamente essere definite con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Brescia, Cremona, Mantova, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia, la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia la Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea), il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, l'Ente Parco del Mincio e la Regione Lombardia;



*Ministero*

*per i Beni e le Attività Culturali*

*Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle*

*Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea*

*Servizio IV*

Via San Michele, 22 - 00153 Roma

Tel. 06/58434354 VoIP 860014354 - Fax 06/58434416 VoIP 860014416

**la riprogettazione esecutiva delle opere dovrà essere sviluppata in coerenza con le finalità concordate, anche attraverso l'eventuale messa a concorso del tema progettuale da parte della Società Concessionaria.**

Tutto ciò premesso questa Direzione Generale chiarisce pertanto con la presente nota che il parere rilasciato da questo Ufficio con nota n. 16969 dell'1/06/2010 è da intendersi positivo con prescrizioni. Dette prescrizioni, per il tratto D3, prevedono la **riprogettazione paesaggistica dell'intero ambito del Parco attraversato, finalizzata al raggiungimento di specifici "obiettivi di qualità", "salvaguardia", "gestione" e "pianificazione" del Paesaggio, secondo le definizioni date dalla Convenzione Europea del Paesaggio.** Gli obiettivi e le linee guida di tale progettazione dovranno preventivamente essere definite con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Brescia, Cremona, Mantova, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia, la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia la Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea), il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, l'Ente Parco del Mincio e la Regione Lombardia;

Il Direttore Generale  
Arch. *Antonio Pasqua* Recchia



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA - 2011 - 0001575 del 26/01/2011



## Regione Lombardia

Giunta Regionale  
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE, ENERGIA E RETI  
TUTELA AMBIENTALE  
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Protocollo T1.2011.0001565 del 24/01/2011

Firmato digitalmente da FILIPPO DADONE

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO  
E DEL MARE  
D.G. PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI  
ROMA - Fax: 0657223042

PROVINCIA DI MANTOVA  
UFFICIO V.I.A.  
MANTOVA - Fax: 03763413956

PARCO REGIONALE DEL MINCIO  
MANTOVA - Fax: 0376362657

e. p.c.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E T.T.M.  
COMMISS. TECNICA VERIFICA IMPATTO AMBIENTALE VIA / VAS  
ROMA - Fax: 0657223042

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE, ENERGIA E RETI  
FRANCO PICCO

DIREZIONE GENERALE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'  
INFRASTRUTTURE VIARIE E AEROPORTUALI  
OPERE PUBBLICHE  
ALDO COLOMBO



Oggetto: Chiarimenti in merito al parere espresso da Regione Lombardia, nell'ambito della  
procedura di v.i.a., circa il progetto dell'autostrada Cremona - Mantova.  
[Rif. nota Ministero dell'ambiente - prot. DVA-2010-30044 del 10.12.2010].

---

Referente per l'istruttoria della pratica: Giuseppe M. Civiati Tel. 02.6765.5506  
VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DI INTERVENTI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE  
PER LA MOBILITA', TRATTAMENTO RIFIUTI ZOOTECCIA.  
Via L. Galvani, 27 - 20124 Milano - e-mail: [ambiente@prg.regione.lombardia.it](mailto:ambiente@prg.regione.lombardia.it)  
Tel. 02.6765.4724 Fax. 02.6765.5696

---

Si fa riferimento alla nota a margine indicata, qui pervenuta il 22.12.2010, nella quale in particolare si chiede, relativamente al parere espresso da Regione Lombardia, con la deliberazione di Giunta 8/10723 del 02.12.2010, nell'ambito della procedura di v.i.a. del progetto in argomento:

- a) di precisare se si intende dare a tale parere, relativamente all'alternativa di tracciato denominata "D3", *"una valenza positiva, sia pure con prescrizioni, ovvero interlocutoria"*;
- b) di specificare *"le motivazioni che hanno reso possibile superare i pareri negativi espressi dalla Amministrazioni interessate sul medesimo tracciato D3"*.

Al riguardo si richiama innanzitutto che la citata deliberazione della Giunta Regionale relativa al progetto in parola esplicita, al primo punto del deliberato, l'espressione di un "parere favorevole in ordine alla compatibilità ambientale", con le condizioni che vengono subito dopo riportate.

Ciò premesso, si precisa e ribadisce quanto segue, segnalando di volta in volta [tra parentesi quadra] gli specifici riferimenti alla relazione istruttoria, allegato parte integrante della citata deliberazione, alla quale si rimanda per gli approfondimenti.

Il parere regionale [par. 5.2] è espresso in senso favorevole al progetto nella versione configurata negli elaborati depositati e pubblicati dal proponente il 31.07.2009, dopo aver esposto le considerazioni conclusive [par. 5.1] che derivano dalla valutazione complessiva e coordinata degli aspetti territoriali, pianificatori e progettuali [cap. 2], degli impatti sui diversi fattori e componenti ambientali [cap. 3], e considerate le osservazioni del pubblico e i pareri degli Enti locali [cap. 4]. A ciò si aggiunge il quadro delle prescrizioni elencate nel par. 5.3.

In particolare, relativamente al tratto D [Virgilio - innesto A22], il parere favorevole è espresso nei confronti della soluzione di tracciato denominata D3 (pur se interessante per una parte il Parco regionale del Mincio) per le motivazioni che sono espresse nel par. 5.1.3, nel quale - traendo le conclusioni della valutazione comparata effettuata sotto gli aspetti trasportistico, di compatibilità ambientale, e di analisi costi/benefici tra le due alternative proposte ed esaminate - si evidenzia in particolare che:

- *“l'analisi di sensitività mostra la solidità di entrambe le alternative”;*
- *“sotto l'aspetto ambientale - analizzate anche le opere di mitigazione e compensazione previste in entrambi i casi per definire al meglio la configurazione progettuale - la valutazione degli impatti ha messo in evidenza un sostanziale equilibrio, con una leggera preferenza per la D3”;*
- *“l'alternativa D3 presenta caratteristiche trasportistiche migliori”, essendo in grado di scaricare i centri abitati dell'area e migliorare il livello di accessibilità dalla città di Mantova;*
- *l'assetto del tracciato D3 persegue nel complesso “un accettabile equilibrio tra le esigenze degli Enti territoriali e le risultanze dell'analisi delle diverse componenti ambientali”, e risulta, in definitiva, complessivamente preferibile rispetto alla soluzione D1.*

Vengono peraltro esposti alcuni elementi di criticità a carattere paesaggistico [par. 5.1.4], cui conseguono specifiche proposte contenute nel quadro prescrittivo [par. 5.3].

**Referente per l'istruttoria della pratica:** Giuseppe M. Civati Tel. 02.6765.5506  
VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DI INTERVENTI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE  
PER LA MOBILITA', TRATTAMENTO RIFIUTI, ZOOTECNIA.

Via L. Galvani, 27 – 20124 Milano – e-mail: [ambiente@p.e.s.regione.lombardia.it](mailto:ambiente@p.e.s.regione.lombardia.it)

Tel. 02.6765.4724 Fax. 02.6765.5696

Pertanto, in riferimento al punto b) della richiesta di chiarimenti di cui alla nota ministeriale in oggetto, le valutazioni esposte nella relazione istruttoria, le cui conclusioni sono state sinteticamente sopra richiamate, e le prescrizioni che ne derivano, tengono in conto e traducono in parere tecnicamente motivato le osservazioni e obiezioni degli Enti locali, in particolare della Provincia di Mantova e dell'Ente gestore del Parco regionale del Mincio.

Quanto alla questione posta con il punto a), si richiama il par. 5.1.4 della relazione istruttoria, il quale trae origine dal vasto complesso delle considerazioni di merito sulle diverse componenti ambientali e sulla funzionalità dell'assetto infrastrutturale previsto nell'area mantovana.

Esso concerne la possibilità – concretamente fornita, in questo caso, dalla successione delle fasi operative e dal lungo tempo previsto per la realizzazione dei diversi tratti dell'autostrada [A, C e D, tenendo presente che il B è comune al progetto dell'autostrada Tirreno – Brennero] - di svolgere un'attività di ulteriore affinamento e verifica del tratto mantovano, in funzione della risposta, in termini di funzionalità e di volume e ridistribuzione del traffico nell'area interessata, del sistema quale sarà configurato dalla realizzazione e dalle prime fasi di esercizio dei tratti A, B e della prima parte del C. Tali attività sono coerenti con l'attuazione complessiva dell'intervento (tratti A, C e D, che sono altresì confermati).

Qualora - a suo tempo e a seguito di specifiche verifiche - si dovesse riscontrare che le funzioni del collegamento Cremona - Mantova - A22 possono essere adeguatamente garantite mediante la riqualificazione dell'itinerario lungo la SP10 e l'asse interurbano sud di Mantova, quella che nella relazione istruttoria è stata chiamata "alternativa mantovana" prevede che - solo nel caso in cui si verifichi la condizione sopraddeita - non si realizzi il segmento compreso fra Castellucchio / Curtatone e Piètole. In questo caso, la "alternativa mantovana" prevedrebbe solo interventi eventualmente sottoposti a v.i.a. o verifica di assoggettabilità di competenza regionale.

Nel caso contrario, per tale segmento si prevede la realizzazione secondo il tracciato sul quale Regione Lombardia si è espressa positivamente.

Pertanto, sulla base di tale parere non si potranno determinare "significative e sostanziali modifiche di tracciato" del progetto sottoposto a v.i.a., e dunque il parere regionale è da considerarsi positivo con prescrizioni, non contenendo alcun aspetto di carattere interlocutorio negativo.

Distinti saluti.

Il Dirigente  
Ing. Filippo Dadone

Firma autografa sostituita con indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile ai sensi del D.Lgs. 39/93 art. 3 c. 2.

---

Referente per l'istruttoria della pratica: Giuseppe M. Civati      Tel. 02.6765.5506  
VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DI INTERVENTI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE  
PER LA MOBILITA', TRATTAMENTO RIFIUTI, ZOOTECCIA.  
Via L. Galvani, 27 - 20124 Milano - e-mail: [ambiente@pres.regione.lombardia.it](mailto:ambiente@pres.regione.lombardia.it)  
Tel. 02.6765.4724 Fax. 02.6765.5696

---