

AUTOSTRADE CENTRO PADANE SPA

RACCORDO AUTOSTRADALE CASTELVETRO-CREMONA PORTO CANALE

AGGIORNAMENTO E INTEGRAZIONE STUDI

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Relazione

TRT Trasporti e Territorio

Milano, maggio 2008

INDICE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	1
1 PTR REGIONE LOMBARDIA.....	1
2 PTPR REGIONE EMILIA ROMAGNA.....	5
2.1 PRIT 98.....	8
3 RAPPORTI CON I PTCP.....	11
3.1 PTCP DI CREMONA	11
3.2 PTCP DI PIACENZA	13
4 RAPPORTI CON I P.R.G.....	15
4.1 SITUAZIONE URBANISTICA DEI COMUNI INTERESSATI DALLA VIABILITÀ DI PROGETTO.....	16
5 IL SISTEMA DEI VINCOLI.....	19
5.1 SIC - ZPS - PLIS - MONUMENTI NATURALI REGIONALI.....	20

Quadro di riferimento programmatico

1 PTR Regione Lombardia

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) della Lombardia, approvato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 6447 del 16 gennaio 2008, si pone come strumento di supporto all'attività di governance territoriale della Regione.

Il PTR si configura come un patto condiviso tra Regione ed Enti territoriali per contemperare le diverse esigenze locali e verificare la compatibilità con gli obiettivi di sviluppo territoriale più generale.

In questo senso il PTR costituisce il punto di riferimento rispetto al quale le azioni sul territorio, da chiunque promosse, possano trovare un efficace coordinamento.

Il Piano assume la duplice valenza di strumento di conoscenza strutturata delle caratteristiche, potenzialità e dinamiche della Lombardia, e di mezzo di orientamento e cooperazione finalizzato a dare corpo alle proposte maturate ai diversi livelli territoriali e a realizzare la coesione tra i molteplici interessi in gioco.

Il Piano definisce, con il fine ultimo di perseguire il miglioramento della qualità della vita dei cittadini, un sistema di obiettivi, articolato ed integrato, dove trovano spazio i temi e le politiche che agiscono sulle diverse componenti del territorio.

Il PTR individua tre macro-obiettivi, principi ispiratori dell'azione del piano:

- rafforzare la competitività dei territori della Lombardia,
- riequilibrare il territorio lombardo,
- proteggere e valorizzare le risorse della regione,

e 24 obiettivi specifici, che costituiscono il sistema di obiettivi che il Piano si propone per il perseguimento dei macro-obiettivi sul territorio lombardo.

I 24 obiettivi del PTR vengono declinati per ambiti tematici (ambiente, assetto territoriale, assetto economico/produttivo, paesaggio e patrimonio culturale, assetto sociale) e per sistemi territoriali (sistema Metropolitano, sistema della Montagna, sistema Pedemontano, sistema dei Laghi, sistema della Pianura Irrigua, sistema del Po e grandi fiumi).

Gli obiettivi territoriali del PTR, proposti per i sei Sistemi Territoriali, non si sovrappongono agli obiettivi tematici, ma sono ad essi complementari, rappresentando le priorità specifiche dei vari territori.

Vengono inoltre individuate linee d'azione che permettono di raggiungere gli obiettivi del PTR: azioni della programmazione regionale che il Piano fa proprie o linee di azione proposte specificamente dal PTR.

Il PTR, in coerenza con gli obiettivi individuati, identifica gli elementi essenziali di assetto del territorio regionale, considerati fondamentali, strutturanti e di riconoscibilità, nonché i punti di particolare attenzione per fragilità o criticità ambientali, quale occasione per promuovere potenzialità endogene e per creare opportunità di sviluppo. Tali elementi sono alla base e concorrono in maniera significativa al perseguimento dei macro-obiettivi per il territorio della Lombardia.

In particolare vengono individuati come strategici:

- il sistema rurale-paesistico-ambientale;
- i poli di sviluppo regionale;
- le zone di preservazione e salvaguardia ambientale;
- **le infrastrutture prioritarie per la Lombardia.** Il PTR individua come infrastrutture strategiche per il conseguimento degli obiettivi di Piano: la Rete Verde Regionale, la Rete Ecologica Regionale, la Rete Ciclabile Regionale, le Infrastrutture per la depurazione delle acque reflue urbane, le infrastrutture per la mobilità. Per quanto riguarda quest'ultimo settore, il PTR individua fra gli obiettivi tematici inerenti questo importante ambito di interesse:
 - **intervenire sul sistema delle infrastrutture di collegamento per permettere l'accesso ai poli regionali** e favorire le relazioni con l'esterno da tutto il territorio lombardo, attraverso una effettiva integrazione con la rete europea e tra reti lunghe e reti brevi, utilizzando ulteriormente le opportunità offerte della maglia infrastrutturale per incentivare la creazione di un sistema policentrico e per favorire l'accessibilità ai poli principali, tra poli secondari e tra aree periferiche (TM 2.1).

Al fine di soddisfare tale obiettivo risulta necessario, tra l'altro, superare il deficit infrastrutturale che caratterizza la Lombardia, con azioni quali la realizzazione del Sistema Autostradale Regionale e lo sviluppo di una rete viaria per servire il territorio e connetterlo con i grandi assi viari, grazie ad un insieme di nuovi interventi di interesse nazionale o prioritariamente regionale (e comunque funzionali ad un disegno di rilevanza nazionale), denominati, appunto, autostrade regionali (previste dalla Legge Regionale n.9 del 4 maggio 2001).

Il PTR individua quindi le infrastrutture strategiche per il conseguimento degli obiettivi di piano.

In particolare per quanto riguarda le “**Infrastrutture per la mobilità (ob. PTR 2, 3, 4, 12, 13, 24)**”, le strategie regionali per la mobilità si orientano su alcune principali linee d’azione:

- rafforzare l’integrazione della regione nella rete europea per aumentarne la competitività
- governare gli spostamenti, programmare l’offerta e agire sulla domanda
- realizzare un servizio pubblico d’eccellenza e sviluppare forme di mobilità sostenibile
- riorganizzare il sistemi delle merci per uno sviluppo del settore più sostenibile.

Al fine di migliorare la mobilità pubblica e privata di persone e imprese che vivono e lavorano sul territorio, all’interno di tali grandi capitoli di azione per il sistema della mobilità, particolare attenzione viene posta al superamento del deficit infrastrutturale, che caratterizza la Lombardia, a dispetto del ruolo trainante del sistema economico-produttivo in Italia e sul panorama europeo.

Per il miglioramento della dotazione infrastrutturale le azioni di Regione Lombardia sono orientate verso:

- l’organizzazione del servizio di trasporto, le cui esigenze richiedono in prima istanza una risposta infrastrutturale
- il potenziamento della rete infrastrutturale principale (autostrade di interesse nazionale e autostrade regionali, corridoi internazionali e sistema dei valichi) integrata con la rete secondaria e con la viabilità di accesso ai diversi territori della Lombardia
- l’individuazione di nuovi soggetti, nuove procedure e nuove modalità organizzative per agevolare la realizzazione delle opere.

Il PTR definisce come detto “**Il sistema Autostradale Regionale**” che si fonda sulla rete esistente e sul suo potenziamento, ma anche su un insieme di nuovi interventi di interesse nazionali o prioritariamente regionale, comunque funzionali ad un disegno di rilevanza nazionale, denominati autostrade regionali (l.r. 9/01)

Fra questi sono da segnalare: TiBre (collegamento Tirreno-Brennero), il raccordo autostradale Valtropia, il raccordo stradale casello di Ospitaletto (A4) di Poncarale e aeroporto di Montichiari, la terza corsia A9 Lainate-Como, **il raccordo stradale Castelvetro Piacentino - terzo ponte sul Po**, il completamento della tangenziale Nord Milano (Rho-Monza) e la terza corsia Milano-Meda, l’ammodernamento A4 Milano-Novara, l’interconnessione Pedemonatana-BreBeMi, e le autostrade regionali Cremona - Mantova, Broni -Mortara, Varese-Como-Lecco.

La Valutazione Ambientale Strategica, cui è assoggettato il PTR, si fonda innanzi tutto sull’integrazione delle considerazioni di carattere ambientale accanto e allo stesso livello di

dettaglio di quelle economiche e sociali, allo scopo di garantire la sostenibilità delle scelte di piano e la coerenza delle azioni nel perseguire gli obiettivi di sviluppo per il territorio della regione.

La stima qualitativa dei potenziali effetti del PTR viene effettuata dapprima in considerazione degli obiettivi tematici e delle relative linee d'azione, sulla base del cui insieme sono valutati anche gli effetti cumulativi derivanti dall'attuazione del piano; in secondo luogo sono stati stimati gli effetti potenziali degli obiettivi e delle linee d'azione in modo contestualizzato sul territorio, per i diversi sistemi territoriali individuati.

L'obiettivo relativo al sistema delle infrastrutture di collegamento presenta potenzialmente gli effetti negativi di maggiore entità rispetto ai fattori ambientali. Si tratta infatti di interventi che riguardano il sistema delle infrastrutture nel suo complesso (obiettivo TM 2.1): l'affermazione di Malpensa e lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, la realizzazione dei corridoi europei e il potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie per l'accessibilità internazionale, la realizzazione del sistema autostradale regionale e lo sviluppo della rete viaria.

I principali effetti ambientali connessi con questo obiettivo riguardano l'aumento delle emissioni in atmosfera, l'aumento di emissioni di rumore e la frammentazione del territorio, i cui effetti possono essere particolarmente significativi in aree naturali.

Al fine di prevenire gli effetti negativi o mitigarli, qualora si verificano, il documento di VAS del PTR individua alcuni principi e criteri come riferimento per la fase attuativa e per gli altri livelli della pianificazione.

Per quanto riguarda la realizzazione di nuove infrastrutture, quali il collegamento dal casello di Castelvetro (A21) alla ex SS415 con il nuovo ponte sul Po, è necessaria una valutazione dei costi e benefici economici, sociali ed ambientali delle infrastrutture internalizzando la variabile ambientale al pari delle altre due dimensioni, già all'atto della decisione della realizzazione degli interventi. Tale valutazione dovrà opportunamente tenere conto degli eventuali interventi di compensazione ecologico-ambientale da realizzare a fronte di interventi che comportano un consumo di suolo, quindi una perdita irreversibile della risorsa, e dovranno essere adottate misure di mitigazione tali da limitare gli effetti negativi su flora, fauna e habitat particolari.

2 PTPR Regione Emilia Romagna

Il P.T.P.R. dell'Emilia Romagna affronta la gestione del territorio partendo dal riconoscimento delle identità locali e pur avendo un ruolo primario nella formazione degli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, prevede esplicitamente che questi strumenti, ciascuno per il proprio livello territoriale, provvedano ad approfondire ed attuare i contenuti e ad applicarli alle specifiche situazioni locali.

Con l'elaborazione dei Piani Territoriali di Coordinamento provinciali (P.T.C.P) si è andati tuttavia oltre: tale piano ha assunto da un lato una forte centralità, in quanto sintesi degli obiettivi e dei contenuti degli strumenti di programmazione e pianificazione sovraordinati e di settore (Piano Territoriale Regionale, Piano di Bacino, Piano dei Trasporti ecc.) dall'altro ha metabolizzato il valore e gli effetti del Piano paesistico, tanto che oggi le cartografie paesistiche dei P.T.C.P. sostituiscono interamente quelle regionali.

Lo strumento regionale individua 23 ambiti territoriali morfologicamente omogenei da un punto di vista paesaggistico, definiti "Unità di paesaggio", sette dei quali ricadenti all'interno del territorio piacentino; la delimitazione di questi ultimi è stata effettuata sulla base di analisi di settore relative all'assetto geomorfologico, vegetazionale, ed antropico consolidato.

Vengono fornite per ogni unità di paesaggio specifiche prescrizioni ed indirizzi finalizzati alla tutela di quelle invarianti, tipologiche o morfologiche che ne determinano le caratteristiche fondamentali e che, se conservate, garantiscono a ciascun ambiente la salvaguardia, anche in presenza di trasformazioni.

Le unità di paesaggio di competenza dei Comuni interessati dal nostro progetto sono:

Unità di paesaggio di pertinenza del fiume Po

In parte è costituita da un ambito fluviale recente dove l'utilizzo del suolo è prevalentemente di tipo estensivo, con presenza diffusa di colture seminative e pioppeti nelle aree golenali, ed in parte da un ambito fluviale di origine antica, di minore estensione, che si sviluppa nella zona orientale dell'Unità di Paesaggio ed interessa i Comuni di Caorso, Monticelli, Castelvetro.

Tale ambito è caratterizzato dalla compresenza di colture estensive (seminativo) e intensive (frutteti).

La rete idrografica principale è costituita dal Fiume Po e dal tratto finale dei suoi affluenti appenninici; le aree golenali risultano normalmente esondabili, anche per eventi di piena ordinaria.

Il sistema insediativo accentrato è costituito da nuclei organizzati secondo schemi morfologici lineari lungo le strade di minor importanza; le tipologie edilizie sono a schiera, prevalentemente di origine rurale.

Gli insediamenti sparsi presenti sono prevalentemente costituiti, nell'ambito fluviale recente, da edifici contrapposti o a "L" con presenza significativa di corti a "U" o chiuse; in quello recente invece, caratterizzato dall'andamento meandriforme dei terreni, prevalgono insediamenti di tipo lineare, costituiti da corpi edilizi semplici o contrapposti.

Elementi di criticità

Assenza di habitat vegetazionali naturali a causa della progressiva trasformazione delle pratiche agronomiche da estensive a intensive;

Frequente esondabilità delle aree golenali a rischio idraulico, a causa di piene eccezionali, per le zone più vicine all'argine maestro;

Rischio di bonifica per le zone umide non adeguatamente individuate e classificate.

Indirizzi di tutela

Salvaguardia e potenziamento della naturalità degli ambienti fluviali e perfluviali rimasti, soprattutto in aree ripariali, tramite interventi mirati di rimboschimento e riqualificazione vegetazionale;

Recupero elementi idro-morfologici residuali (paleoalvei principali o storici, lanche fluviali) e favorire la loro graduale sottrazione alla realtà agronomica per inserirli nell'ambiente fluviale golenale o extra golenale;

Ripristino e arricchimento arboreo dei sistemi vegetazionali degradati, mantenendo in particolare le essenze arboree presenti lungo i corsi d'acqua (rogge e canali).

Unità di paesaggio della bassa pianura piacentina

Si caratterizza per il divagare meandriforme dei torrenti appenninici dagli alvei sopraelevati rispetto al piano campagna, e dalla presenza di una fascia di fontanili, nella parte meridionale, che segna il passaggio dai sedimenti alluvionali sabbiosi-ghiaiosi dell'alta pianura a quelli limoso-argillosi della bassa pianura.

Il reticolo idrografico minore è costituito per lo più da rogge e canali di bonifica; la vegetazione prevalente è quella ripariale, costituita da essenze arboree e arbustive a contenuto sviluppo verticale, da filari alberati di gelsi e pioppi, da siepi stradali e poderali su aree morfologicamente poco favorevoli all'agricoltura.

Il sistema insediativo accentrato è costituito da diversi agglomerati e dalla presenza di insediamenti rurali sparsi di diverse tipologie che si localizzano nel territorio con differenti logiche, contribuendo, insieme ad elementi di tipo naturale, alla suddivisione del territorio in subunità, ciascuna con caratteristiche proprie.

Elementi di criticità

Assenza di habitat vegetazionali naturali a causa della progressiva trasformazione delle pratiche agronomiche da estensive a intensive;

Rischio idrogeologico;

Inquinamento delle falde superficiali;

Distruzione del sistema dei "Filari" ed eliminazione progressiva dei residui dell'appoderamento a campi chiusi.

Indirizzi di tutela

Salvaguardia e valorizzazione degli habitat vegetazionali residuali dell'ambiente agricolo (filari lungo i fossi e rogge) e fluviali (vegetazione ripariale lungo canali e aree golenali), i percorsi panoramici esistenti lungo i tratti arginali ed extrarginali.

Ripristino e arricchimento arboreo dei sistemi vegetazionali degradati, mantenendo, in particolare, le essenze arboree presenti lungo le sponde dei fossi, delle rogge e dei canali;

Potenziamento della naturalità degli ambienti fluviali e perfluviali, tramite interventi mirati di rimboschimento e riqualificazione vegetazionale.

Controllo delle pratiche colturali e degli scarichi civili ed industriali per ridurre e prevenire il rischio di inquinamento delle acque sotterranee e migliorare la qualità delle acque superficiali.

Unità di paesaggio dei sistemi urbanizzati

Caratterizzata dalla presenza di centri ad alta valenza urbana (distinti in primari e secondari) il cui assetto morfologico è stato condizionato dall'impianto del nucleo storico originario e dalla struttura del reticolo dei collegamenti viari con il territorio.

Castelvetro Piacentino e Monticelli d'Ongina fanno parte di un sistema bipolare di recente formazione costituito dai due centri principali che possiedono un impianto morfologico diverso: di tipo lineare complesso quello di Castelvetro, la cui conurbazione è costituita da recenti tessuti produttivi che si affacciano lungo la statale 10, di tipo radiale quello di Monticelli.

Il sistema insediativo sparso, data la localizzazione dei sistemi urbani nell'ambito più generale dell'alta pianura, è caratterizzato dalla diffusa presenza di insediamenti rurali a corte chiusa, costituiti da unità edilizie di pregio storico-architettonico e da ville con orti e giardini urbani.

Gli insediamenti storici principali sono localizzati su dossi che li hanno preservati dalle frequenti alluvioni del Po; la maggior parte dei terreni è di origine alluvionale.

L'assoluta prevalenza di colture seminative ha cancellato quasi totalmente la struttura storica dell'appoderamento per campi chiusi. Sono segnalate tracce di elementi costituenti la struttura centuriata: fossi e strade poderali evidenziati da filari d'alberi.

Elementi di criticità

Distruzione progressiva della vegetazione ripariale;

Eliminazione dei corridoi ecologici ancora esistenti;

Aumento della pressione antropica sui tratti periurbani dei corsi d'acqua;

Indirizzi di tutela

Definizione dei perimetri dei cunei agricoli nel tessuto urbano, e prevalentemente salvaguardati con funzione di corridoi ecologici;

Individuazione negli insediamenti sparsi di valore storico ambientale e tra i beni testimoniali di zone di rispetto visuale e definizione degli ambiti destinati all'espansione dei nuclei rurali attivi, nel rispetto degli schemi geometrici insediativi di valore storico (centuriazioni);

Potenziamento della naturalità degli ambienti fluviali periurbani, soprattutto nelle aree ripariali a ridosso degli alvei attivi.

2.1 PRIT 98

Il concetto di rete PRIT prevede che ciò che deve sottoporsi a verifica è la struttura complessiva della rete, ovvero la logica secondo cui il sistema viario regionale si può sviluppare, evitando rischi di inutile ridondanza o duplicazione delle funzioni assegnate ai vari elementi che lo costituiscono.

L'azione programmatica va inquadrata in un'ottica di sviluppo coordinato dell'intero sistema viario e tenendo presente anche le azioni che prioritariamente si intendono condurre sui comparti e sui sistemi alternativi a quello stradale.

Almeno per quanto concerne lo sviluppo della "grande rete", da ottenere anche attraverso l'implementazione delle nuove direttrici (E55, Cispadana e Pedemontana), occorre individuare

quale debba essere il livello di integrazione funzionale di tali infrastrutture con la rete autostradale, nonché le interrelazioni che occorre stabilire tra la stessa "grande rete" e la restante viabilità ordinaria, specie ai fini di poter concretizzare un innalzamento delle condizioni generali di accessibilità al territorio.

Occorre, in altre parole, definire preliminarmente il concetto di rete rispetto al quale progettare il sistema stradale di previsione.

Il Piano assume a modello una rete articolata su due livelli funzionalmente distinti:

- la rete di collegamento regionale/nazionale (grande rete), avente funzioni di servizio nei confronti della mobilità regionale di più ampio raggio (sia interna alla Regione che di penetrazione/uscita regionale) e nei confronti della mobilità nazionale con entrambi i recapiti all'esterno del territorio regionale;
- la rete di base, avente funzione di rete di accessibilità, destinata al servizio capillare sul territorio. A sua volta tale rete è distinta dal Piano in una "rete principale", che costituisce una maglia in grado di garantire un'efficace livello di accessibilità e in una "rete locale" con funzione di ulteriore distribuzione a livello locale.

La rete viaria di base, che affianca la rete di collegamento regionale/nazionale, è costituita dall'insieme della viabilità statale e provinciale. Ad essa è affidata prevalentemente la funzione di distribuzione capillare sul territorio e di collegamento sulle brevi percorrenze.

Da tale porzione di rete, peraltro notevolmente diffusa e variamente organizzata, si è ritenuto opportuno estrarre una componente ("rete di base principale"), distinta dalla rete locale rispetto alla quale concentrare maggiormente l'attenzione, identificandola in modo da garantire un efficace livello di accessibilità ai distretti industriali, in cui sono incentrati i poli attrattivi e generativi del sistema logistico, e alle aree urbane, in cui invece sono allocati i poli di domanda passeggeri.

La rete viaria assunta a riferimento è quella attuale con la sola aggiunta degli interventi già in fase di attuazione o, comunque, già decisi e ritenuti "certi".

Tale rete comprende:

- la realizzazione della variante di valico;
- il potenziamento allo standard IV CNR, con varianti di tracciato, della S.S. 16 nei tratti Ravenna-Cesenatico, Rimini Nord-Cattolica e Ravenna-Portomaggiore;
- il potenziamento del sistema autostradale tangenziale di Bologna (nell'ipotesi minima) ed il suo prolungamento fino ad Osteria Grande;
- il potenziamento a 3 corsie/senso dell'A14 nel tratto Rimini Nord-Cattolica;

- la liberalizzazione del tratto Lugo-Ravenna sull'A14 dir;
- l'apertura di nuovi caselli sull'A1 (Campegine e Crespellano);
- il completamento della Cispadana e della Pedemontana allo standard IV CNR, secondo il programma già avviato e previsto dal PRIT86, nella logica di razionalizzare la rete viaria a servizio diretto del territorio interessato.
- la realizzazione delle tangenziali urbane in corrispondenza ai maggiori centri urbani della via Emilia;
- il sistema dei nuovi raccordi al comprensorio delle Ceramiche (collegamento A22-Sassuolo e relative bretelle di raccordo a Modena Nord e alla via Emilia);
- **il raccordo A21 dir- Porto di Cremona;**
- altri interventi minori, di valenza locale-bacinale, corrispondenti ad opere già completate o in via di completamento, che non hanno però le dimensioni per modificare significativamente i regimi di funzionamento della rete complessiva.

Nello specifico il Prit dedica un paragrafo alla *Bretella autostradale Castelvetro Piacentino – Porto di Cremona e interventi sulla A21*.

Tale bretella, che si sviluppa solo per alcuni chilometri in territorio regionale, è necessaria per consentire un aggancio diretto del Porto di Cremona alla rete autostradale attraverso il casello di Castelvetro. Lo standard previsto è quello dei raccordi autostradali con piattaforma a 2 corsie/senso.

L'interconnessione fra l'attuale A21 e la nuova bretella a Castelvetro Piacentino potrà essere costituita o da uno svincolo fra le due autostrade senza accesso al territorio, mantenendo la funzionalità dell'attuale casello di Castelvetro Piacentino oppure, in alternativa, rilocalizzando in tale punto il casello di Castelvetro, previa riorganizzazione della viabilità di accesso.

Su tale bretella dovrà raccordarsi il tratto piacentino Busseto-Castelvetro della Cispadana.

3 Rapporti con i PTCP

3.1 PTCP di Cremona

La Provincia di Cremona ha approvato il proprio PTCP vigente con Deliberazione Consiliare n. 95 del 9 luglio 2003 e, in ottemperanza alla Legge Regionale n.12/2005 per il Governo del Territorio, ha avviato (con Delibera di Consiglio Provinciale n. 38 del 29 marzo 2006) il processo per il suo adeguamento ai nuovi dispositivi normativi e per la contemporanea Valutazione Ambientale Strategica (VAS), che deve supportare il percorso decisionale con la valutazione delle conseguenze delle scelte sull'ambiente. A tal fine, ad oggi, in regime transitorio, la Provincia di Cremona ha predisposto le Linee Guida per l'adeguamento del PTCP, presentate a tutti soggetti interessati (pubblici, privati, portatori di interessi diffusi, ecc.) nell'ambito delle consultazioni che accompagnano la fase di costruzione del Piano (come previsto sempre dalla Legge Regionale n. 12/2005), ed ha presentato una prima proposta per l'individuazione degli ambiti agricoli del PTCP, sulla quale è pure stata avviata la concertazione con gli Enti locali, i Parchi e le associazioni agricole.

La finalità del PTCP vigente è quella di promuovere, indirizzare e coordinare i processi di trasformazione territoriale di interesse provinciale e, indirettamente, orientare i processi di sviluppo economico e sociale in modo coerente con la pianificazione e la programmazione regionale, con efficacia anche di Piano paesistico-ambientale.

I suoi obiettivi generali sono la sostenibilità ambientale dello sviluppo, la valorizzazione dei caratteri paesistici locali e delle risorse territoriali, ambientali, agricole, sociali ed economiche e l'aumento dell'qualità e dell'efficienza del sistema insediativo e infrastrutturale, il tutto secondo il principio di equità tra i soggetti e i luoghi, mantenendo un carattere di flessibilità e processualità, che gli conferisce la particolarità di essere un quadro di riferimento in costante evoluzione per il sostegno alle decisioni, suscettibile di successivi completamenti e integrazioni:

- per quanto riguarda il sistema insediativo, gli obiettivi riguardano il conseguimento di una crescita insediativa sostenibile (contenimento del consumo di suolo per insediamenti e infrastrutture, localizzazione delle espansioni insediative in zone idonee, recupero del patrimonio insediativo non utilizzato, contenimento a livelli accettabili dell'entità dei rischi alluvionale e industriale);
- per quanto riguarda il **sistema infrastrutturale**, gli obiettivi riguardano il conseguimento della mobilità sostenibile (armonizzazione delle infrastrutture con le polarità insediative, razionalizzazione delle infrastrutture per ridurre consumo di suolo e frammentazione territoriale, riduzione dei livelli di congestione di traffico);
- per quanto riguarda il sistema paesistico-ambientale, gli obiettivi riguardano la tutela e la valorizzazione del paesaggio e dell'ambiente (valorizzazione dei centri storici e edifici di

pregio, valorizzazione del paesaggio delle aree agricole e del relativo patrimonio edilizio, realizzazione della rete ecologica provinciale).

Le indicazioni del PTCP vigente si distinguono in:

- indirizzi d'intervento (dispositivi di orientamento), per orientare le scelte dei soggetti che trasformano il territorio;
- disegno del territorio, che contiene le indicazioni localizzative e di riferimento per i Comuni ed i soggetti sociali ed economici;
- tutele e salvaguardie (dispositivi prescrittivi), da recepire negli strumenti urbanistici comunali e nei piani di settore, che interessano le risorse paesistico-ambientali (tutele) o le aree a rischio o di interesse sovra-comunale (salvaguardie).

In particolare, tra le altre informazioni, nella Carta delle tutele e delle salvaguardie del PTCP vigente (e nell'Art.19 della corrispondente Normativa) viene riportato "il quadro di riferimento delle salvaguardie di interesse sovra-comunale vigenti sul territorio provinciale, recependo le salvaguardie, di cui alla legislazione e ai piani vigenti, e introducendone di nuove, relative alle aree in cui è prevista la localizzazione di grandi funzioni territoriali, ai corridoi e ai tracciati in cui sono previste le nuove infrastrutture di collegamento di interesse del PTCP".

Il PTCP vigente è ulteriormente affiancato, in qualità di strumenti di attuazione e di specificazione, da due Piani di Settore, uno dei quali è il Piano Integrato della Mobilità (P.I.M.), approvato con Delibera di Consiglio Provinciale del 18 febbraio 2004 e redatto a partire dai primi indirizzi contenuti nelle Linee Guida allegate al Documento Direttore del PTCP stesso.

Più in particolare, il P.I.M. è un programma di sviluppo integrato della pianificazione dei diversi settori della mobilità, nonché dei progetti strategici relativi ai nodi territoriali e della loro politica attuativa, e focalizza scelte, azioni ed obiettivi generali che la Provincia intende sviluppare nella redazione dei diversi ulteriori Piani di Settore.

L'obiettivo è quello di affermare il ruolo delle città della Provincia di Cremona nell'ambito delle grandi reti di trasporto e nello stesso tempo di dare risposta alla domanda crescente di spostamento di persone e merci con un modello di "mobilità sostenibile", garantendo sistemi che riducano progressivamente il consumo delle risorse non rinnovabili (energia, aria, territorio) e contribuiscano a migliorare lo stato dell'ambiente. Pertanto, il Piano pone attenzione a tutti i temi della viabilità stradale, ferroviaria e idroviaria ed ha come scopo uno sviluppo economico, territoriale e sociale coerente con le problematiche della sicurezza e dell'ambiente.

Tra gli elaborati del P.I.M. vi è anche il Piano della Viabilità, approvato con delibera di Consiglio Provinciale n.18 del 18 febbraio 2004, i cui obiettivi sono:

- valutazione dell'efficacia delle previsioni di intervento già consolidate nel risolvere le diverse problematiche nel settore della viabilità;
- individuazione delle priorità di intervento e delle eventuali integrazioni alle opere già previste.

Nelle Proposte del Piano Provinciale della Viabilità, in particolare nel capitolo relativo agli interventi di scala sovraprovinciale ed in quello relativo alla proposta di rete provinciale in termini viabilistici, viene citato direttamente anche l'intervento relativo al nuovo ponte sul Po.

In particolare l'intervento viene così definito:

Nuovo collegamento autostradale tra il Casello di Castelvetro Piacentino e la SPCREXSS 10 "PADANA INFERIORE" e completamento della bretella autostradale tra la SPCREXSS 10 "PADANA INFERIORE" e la SPCREXSS 234 "CODOGNESE" (3° Ponte sul fiume Po) con attraversamento del fiume Po e collegamento con il porto interno di Cremona ed opere connesse.

Obiettivo dell'intervento è il miglioramento generale della viabilità di collegamento tra la Lombardia e l'Emilia Romagna e funzionale del porto interno di Cremona.

Per il traffico diretto sull'autostrada A21 Brescia - Piacenza e sulla futura autostrada CREMONA - MANTOVA, l'opera servirà, insieme alla realizzazione del collegamento tra la SPCREXSS 415 (PAULLESE) e l'area industriale al Porto di Cremona, per favorire l'interscambio merci e al dirottamento del traffico di: SPCREXSS 415 "PAULLESE", SPCREXSS 234 "CODOGNESE", area industriale e Porto di Cremona verso il casello Cremona Sud dell'autostrada A21 Brescia - Piacenza, liberando la Tangenziale Nord della città di Cremona.

3.2 PTCP di Piacenza

Il P.T.C.P. della Provincia di Piacenza è stato adottato con Del. Cons. Prov. n.5 del 26/01/1999 e approvato con Del. Giunta Reg. n.1303 del 25/07/2000.

I suoi contenuti sono definiti dall'art. 2 della legge regionale 6/95 "Norme in materia di programmazione e pianificazione territoriale, in attuazione della legge 8 giugno 1990 n. 142 e modifiche e integrazioni alla legislazione urbanistica ed edilizia". Tale legge sviluppa e precisa contenuti e collocazione della pianificazione territoriale provinciale secondo le linee già tracciate dalla legge sull'ordinamento delle autonomie locali (legge 142 del 1990).

Il capitolo dedicato alla mobilità esamina la situazione in essere, sottolineando gli aspetti di insufficienza dell'intera rete viaria provinciale, dovuta a fattori di crescita che hanno portato a

situazioni di traffico insostenibili, soprattutto nelle ore di punta, a causa di una inadeguatezza dell'intera rete principale.

Nella Provincia di Piacenza il tema della mobilità assume particolare importanza per il ruolo di "cerniera" che la provincia svolge tra Emilia Romagna e Lombardia.

Gli interventi previsti dallo strumento urbanistico si differenziano in funzione del contesto territoriale di riferimento; in pianura essi sono finalizzati soprattutto all'adeguamento della rete principale in appoggio e ad integrazione del sistema autostradale e della viabilità nazionale, favorendo lo scorrimento del traffico in transito.

A Monticelli e Castelvetro in particolare, che il Piano approvato nel 2000 individua come elementi costitutivi di un "sistema bipolare in formazione", appare prioritario indirizzare le politiche di intervento a supporto dei processi di rafforzamento delle infrastrutture di comunicazione, riorganizzando la viabilità mediante la realizzazione del progetto oggetto di valutazione, il cui tracciato viene riportato nella cartografia di Piano.

Nel 2007 la Provincia di Piacenza ha sviluppato un documento di aggiornamento del PTCP con l'intento di approvarlo a seguito di un percorso di concertazione per condividere le scelte fondamentali. Il disegno territoriale ha un ancoraggio preciso: l'elaborazione compiuta nell'ambito di Piacenza 2020, il Piano Strategico della Provincia di Piacenza.

Il PTCP ne rappresenta la traduzione in termini di politiche territoriale, dell'equità, coesione e inclusione sociale, dell'efficienza del sistema di relazione e delle reti, del rafforzamento della governance locale.

Nell'ambito del "Sistema delle infrastrutture e della mobilità", si è analizzato il sistema di impianti, opere e servizi che assicurano la mobilità delle persone e delle merci.

Attraverso anche strumenti modellistici di simulazione e del traffico si sono individuati numerosi scenari infrastrutturali dei quali sono stati valutati prestazioni a carattere trasportistico e ambientale, oltre che le relazioni con lo sviluppo insediativo. **Nello specifico la bretella oggetto di studio (dal casello autostradale di Castelvetro, nuovo ponte sul Po, interconnessione con la SS415) è confermata ed è inserita in tutti gli scenari considerati.**

4 Rapporti con i P.R.G.

Le cartografie allegate al progetto evidenziano gli impatti della nuova infrastruttura rispetto alle previsioni degli strumenti urbanistici dei Comuni interessati (Cremona, Castelvetro Piacentino e, in minima parte Monticelli d'Ongina), anche se l'opera ha già avuto una propria assimilazione all'interno dei P.R.G. comunali.

Un'attenta lettura delle cartografie tematiche permette di individuare le esatte relazioni tra l'opera progettata e le previsioni urbanistiche comunali.

Si evidenziano qui di seguito alcuni elementi di particolare rilevanza:

- *Attacco al "peduncolo"*

E' previsto in territorio del Comune di Cremona, in zona Cavatigozzi, a collegamento con la S.S. 415 (Paulese), mediante svincolo completo "a rotatoria" a due livelli sulla S.S. 234 "Codognese", realizzato ad onere dall'Amministrazione Provinciale di Cremona.

- *Superamento della Zona Industriale e del Canale Navigabile*

Il progetto affronta la soluzione di questi nodi in parte in rilevato, in parte mediante viadotto, passando tra lo stabilimento ISP e l'Oleificio Zucchi, in corrispondenza del raccordo ferroviario esistente.

La tratta compresa tra lo svincolo a trombetta e la rotatoria su Via Riglio può essere considerata come un lungo svincolo ad una corsia per senso di marcia.

- *Interferenza con cascina Mensa Vescovile*

Posta oltre il Canale Navigabile è situata in Zona di Connettivo del Parco; mediante variante progettuale concordata con la Soprintendenza competente territorialmente, è prevista la demolizione di una stalla, mantenendo la integrità del corpo di fabbrica principale.

- *Zona Golenale e Parco del Po e del Morbasco*

Si tratta di aree interessate da numerosi vincoli paesaggistici storici e ambientali, oltre che rientranti nel Parco Locale di Interesse Sovracomunale; vengono superate mediante viadotto.

- *Attraversamento del fiume Po*

Provenendo in viadotto dall'attraversamento della golenale del Po, il tracciato supera l'alveo di deflusso principale del fiume, con un ponte con luce libera di 250 ml, ed una lunghezza totale di 350 ml.

Il passaggio sull'alveo inciso del Po si verificherà in corrispondenza dell'Isola del Deserto.

▪ *Sic "Fiume Po da rio Boriacco a Bosco Ospizio"*

Interessa principalmente il Comune di Monticelli d'Ongina nel tratto di attraversamento su viadotto passante sull'area golenale e sull'estremità occidentale dell'Isolone del Deserto e rappresenta un vincolo ambientale-naturalistico molto stretto e di assoluto rispetto.

▪ *Bretella di collegamento tra il Raccordo autostradale e la SP ex SS 10 a Nord di Castelvetro P.no*

Il progetto prevede l'attacco a quest'ultima mediante rotatoria a raso, in territorio di Castelvetro, in modo da poter creare una variante completa al centro abitato per tutto il traffico passante con direzioni Cremona a Nord (tramite il ponte in ferro attualmente in esercizio) e A21 casello di Castelvetro e area Nord Ovest della provincia di Piacenza.

▪ *Svincolo a due livelli*

Verrà realizzato a Sud/Ovest dell'abitato di Castelvetro, con una pseudorotatoria a livello campagna sulla S.S. 10 che ricevendo le quattro rampe di interscambio dal nuovo raccordo, permetterà di distribuire i flussi di traffico in tutte le direzioni.

4.1 **Situazione urbanistica dei comuni interessati dalla viabilità di progetto.**

CREMONA

TIPO DI STRUMENTO URBANISTICO	ADOZIONE	APPROVAZIONE
Piano Regolatore Generale (PRG)		Deliberazione G.R. n. 7/10499 del 30.09.2002
Adeguamento alle rettifiche		Deliberazione C.C. n. 17/11670 del 27.02.2003
Accordo di programma P.I.I. "ex Feltrinelli" in variante al P.R.G		RATIFICATO con Deliberazione C.C. n. 3320481 del 16.04.2003
Riperimetrazione A.U.R. "Incrociatello"		Deliberazione C.C. n.67/45643 del 16.09.2003
Variante commerciale ai sensi del Regolamento regionale 3/2000		Deliberazione C.C. n.37/17382 del 5.04.2004
Variante conseguente al Piano dei Servizi		Deliberazione C.C. n.38/17394 del 5.04.2004
Variante di adeguamento delle originarie previsioni viabilistiche		Deliberazione C.C. n.39/17398 del 5.04.2004

CASTELVETRO PIACENTINO

TIPO DI STRUMENTO URBANISTICO	ADOZIONE	APPROVAZIONE
Programma di Fabbricazione (PDF)	Deliberazione C.C. n. 24 del 04.07.1969	Decreto del Presidente della G.R. n. 675 del 15.05.1973
Piano Regolatore Generale (PRG)	Deliberazione C.C. n. 44 del 15.07.1974	Deliberazione G.R. n. 3733 del 31.10.1975
Variante Generale al PRG (PRG '82)	Deliberazione C.C. n. 53 del 30.08.1982	Deliberazione G.R. n. 893 del 21.02.1984
Variante Generale al PRG (PRG '92)	Deliberazione C.C. n. 36 del 30.11.1992	Deliberazione G.R. n. 92 del 30.01.1996
Variante Speciale al PRG (art. 15, c. 4 e 7, LR 47/78)	Deliberazione C.C. n. 19 del 12.06.1996	Deliberazione C.C. n. 39 del 29.11.1996
Variante Speciale al PRG (art. 15, c. 4, LR 47/78)	Deliberazione C.C. n. 38 del 29.11.1996	Deliberazione C.C. n. 12 del 13.05.1997
Variante Speciale al PRG (art. 15, c. 4 e 7, LR 47/78)	Deliberazione C.C. n. 18 del 07.08.1999	Deliberazione C.C. n. 12 del 18.04.2000
Variante Speciale al PRG (art. 15, c. 4, LR 47/78)	Deliberazione C.C. n. 8 del 23.03.2001	Deliberazione C.C. n. 25 del 28.09.2001

TIPO DI STRUMENTO URBANISTICO	ADOZIONE	APPROVAZIONE
Variante Speciale al PRG (art. 15, c. 4, LR 47/78)	Deliberazione C.C. n. 11 del 31.05.2001	Deliberazione C.C. n. 26 del 28.09.2001
Variante al PRG (art. 5 DPR 447/98 - SUAP)	Verbale di Conferenza di Servizi prot. n. 11267 del 14.10.2002	Deliberazione C.C. n. 5 del 27.02.2003
Programma Integrato di Intervento con effetti di Variante Speciale al PRG (art. 15, c. 4, LR 47/78)	Deliberazione C.C. n. 2 del 16.01.2004	In pendenza dell'iter approvativo
Variante Speciale al PRG (art. 15, c. 4, LR 47/78)	Deliberazione C.C. n. 21 del 28.10.2004	In pendenza dell'iter approvativo
Variante ordinaria al PRG (art. 41, c. 4, primo periodo, LR 20/2000)	Deliberazione C.C. n. 22 del 28.10.2004	In pendenza dell'iter approvativo

MONTICELLI D'ONGINA

Il Comune di Monticelli d'Ongina ha una cronologia degli strumenti urbanistici piuttosto frammentata e incompleta, che riportiamo qui di seguito.

TIPO DI STRUMENTO URBANISTICO	ADOZIONE	APPROVAZIONE
Piano Regolatore Generale (PRG)	28.08.1975	Deliberazione G.P. n. 75 del 2.10.1977
Variante al PRG	28.07.1978	Deliberazione G.P. n. 78 del 10.03.1981
Variante al PRG	27.04.1984	Deliberazione C.C. n. 84 del 20.03.1986
Variante Generale al PRG	05.05.1997	Deliberazione G.P. n. 53 del 01.03.1999
Variante al PRG	28.12.2001	Deliberazione di G.P. n.426 del 16.10.2002 (variante I)
Variante al PRG	-	Deliberazione C.C. del 30.09.2002 (variante 1)(PUE)
Variante al PRG	Delibera C.C. n.23 dell'11.05.2004	3.12.2004 (variante 2) in salvaguardia.

5 Il sistema dei vincoli

Cremona

- Dichiarazione di notevole interesse pubblico delle sponde del fiume Po (Decreto Ministeriale del 30.10.1956).
- Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona panoramica (Parco del Po) (Decreto Ministeriale del 19.05.1964).
- Vincoli imposti direttamente dall' ex art. 1 Legge 431/85 - Cavo Fontana Bassa;
- n. 431/1985 e relativi alle sponde dei corsi d'acqua Po, Colatore Riglio e Morbasco.
- Vincoli previsti dal Piano Stralcio delle Fasce Fluviali per il Bacino del fiume Po per la fascia A e la fascia B approvato con D.P.C.M. del 24.07.1998.
- Vincolo speciale di tutela idrogeologica ai sensi dell'art. 5, comma 2, lett. a) della legge 1150/1942 per le aree esterne al centro edificato di cui all'art. 18 della legge 865/1971
- ZPS IT20A0501 "Spinadesco" istituito con delibera Regione Lombardia n.VII/21233 del 18 aprile del 2005 e pSIC IT20A0016 "Spiaggioni di Spinadesco" con delibera Regione Lombardia n.VIII/1876 del 8 febbraio del 2006.

Castelvetro/Monticelli d'Ongina

- S.I.C Fiume Po da Rio Boriacco a Bosco Ospizio (Direttiva CEE 92/43, D.P.R. 12 marzo 2003 n. 120, DLgs n. 130/2004 cod.IT 4010018)
- Vincolo ex art. 1 Legge 431/85 – Fiume Po;
- Vincoli previsti dal Piano di Stralcio delle Fasce Fluviali per il Bacino del fiume Po per la fascia A e la fascia B;
- Area di riequilibrio ecologico "Mezzano" di cui all'art. 28 della L.R. 11/88 e s.m;
- Vincolo ex art. 1 Legge 431/85 - Cavo Fontana Bassa;
- Vincolo ex art. 1 Legge 431/85 - Rio Morta

5.1 SIC - ZPS – PLIS – Monumenti Naturali Regionali

Il tracciato attraversa il fiume Po in corrispondenza dell'”Isola del Deserto” che include aree di entrambi i Comuni posti sulla sponda destra del fiume e interessati dal progetto (Castelvetro Piacentino e Monticelli d’Ongina). La zona è compresa in una vasta area definita in base alla Dir. n.92/43/CEE 21 maggio 1992, **Sito di Interesse Comunitario (S.I.C) Fiume Po da Rio Boriacco a Bosco Ospizio.**

I confini del S.I.C. delimitano anche quelli di una Z.P.S. (**Zona di Protezione Speciale** ai sensi della Direttiva “Uccelli” 79/409/CEE) per l’Emilia Romagna.