



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

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



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

U.prot DSA - DEC - 2009 - 0000676 del 26/06/2009

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO l'art. 35 comma 2-ter del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i.;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

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. 9 del DPR 14 maggio 2007, n. 90 che istituisce la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS; le successive modifiche di cui all'art. 7 del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, legge 123/2008;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di realizzazione del nuovo casello di Castelvetro Piacentino, del raccordo autostradale con la SS 10 Padana inferiore e del completamento della bretella autostradale tra la SS 10 e la SS 234, presentato dalla Società Autostrade Centro Padane S.p.A., con sede in località S. Felice, 26100 Cremona, in data 27 ottobre 2006, viste le pubblicazioni sui quotidiani "La Repubblica", "Il Corriere della Sera", "La Provincia" di Cremona e "La Libertà" di Piacenza avvenute in data 29 ottobre 2006;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Autostrade Centro Padane S.p.A. nel corso dell'iter istruttorio;

ACQUISITO il parere n. 184 positivo con prescrizioni formulato in data 12 dicembre 2008, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autostrade Centro Padane S.p.A., che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO CHE il progetto prevede:

- la realizzazione di un nuovo casello autostradale sulla A 21;
- la bretella autostradale, lunga circa 9 km (oltre alla relativa viabilità locale di progetto) prevede la realizzazione di un nuovo Ponte sul Fiume Po, in alternativa all'utilizzazione attuale del "Ponte di Ferro" di Cremona, che presenta evidenti limiti strutturali e dimensionali, che ne limitano l'utilizzo;
- l'infrastruttura consentirà di integrare l'intermodalità già presente nell'area industriale di Cremona, con continui scambi tra ferro, acqua e gomma, poiché proprio a ridosso della zona industriale è presente la grande darsena del Porto di Cremona (che permette di raggiungere l'adriatico in direzione est e di procedere per altri 10 km circa in direzione ovest, sul canale navigabile - che giunge sino a Pizzighettone);

ACQUISITO il parere favorevole espresso con nota n. 6965 della Regione Lombardia del, 7 aprile 2009, pervenuta il 15 aprile 2009 che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO che la Regione Emilia Romagna, invitata ad esprimersi in data 30 dicembre 2008, in ordine alla documentazione progettuale già in proprio possesso non ha trasmesso il proprio parere;

ACQUISITO il parere favorevole espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n., DG/PAA/34.19.04/4866/2009 pervenuto in data 16 aprile 2009, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Po con nota n. 3124/2243/CM del 4 luglio 2007, pervenuto in data 19 luglio 2007 prot. n. DSA-2007-0020502, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO CHE per le zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario localizzate in un raggio di influenza della realizzazione la valutazione di incidenza ai sensi del DPR n. 357/1997 come modificato dal DPR n. 120/2007, è stata effettuata dal proponente in merito al sistema integrato SIC-2PS presente sulle due sponde del fiume Po;

PRESO ATTO CHE sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini ed enti, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata, considerate nel corso dell'istruttoria e riportate nell'allegato parere;

RITENUTO sulla base di quanto premesso, di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349, alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;



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

DECRETA

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale relativamente al progetto relativo a relativo alla realizzazione del nuovo casello di Castelvetro Piacentino, del raccordo autostradale con la SS 10 Padana inferiore e del completamento della bretella autostradale tra la SS 10 e la SS 234, presentato dalla Società Autostrade Centro Padane S.p.A., con sede in località S. Felice, 26100 Cremona, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni:

a) prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S.:

1. si realizzino tutte le mitigazioni e le opere di compensazione riportate nel Progetto, nello Studio di Impatto Ambientale e nella Valutazione di Incidenza Ambientale;
2. il Proponente presenti una dettagliata relazione circa la possibilità di realizzare interventi diretti di conservazione dello storione cobice, considerato che la specie è estinta a livello locale. Il Proponente dovrà presentare un progetto di attuazione, che preveda un intervento diretto che indichi i punti di inserimento, l'età e la quantità degli esemplari immessi nonché il progetto di monitoraggio per la conservazione della specie;
3. rispetto al progetto presentato venga implementata la riqualificazione naturalistica di entrambe i margini delle sponde del canale Riglio (nella parte posta ai margini della ZPS "Spinadesco") al fine di potenziare il corridoio ecologico costituito dallo stesso corso d'acqua, a partire dalla Chiavica Riglio (impianto di sollevamento) e sino alla foce (sul Po, circa 2 km oltre) in sostituzione degli interventi di compensazione previsti in prossimità della Cascina Mensa;
4. nell'ambito della progettazione esecutiva dovrà essere valutata la realizzazione di un passaggio faunistico che scavalchi il canale navigabile, utilizzando l'attuale struttura esistente di collegamento della viabilità locale (il ponte di fronte all'impianto ABIBES); collegamento utile a garantire il superamento della barriera antropica dell'area industriale, che consenta la ricucitura dell'ambito naturale rispetto alle aree poste a nord dell'abitato di Cavatigozzi;
5. dovrà essere predisposto uno studio sulla eventuale riduzione in altezza del rilevato nella tratta compresa tra l'argine maestro (sponda piacentina) e la località Colo La Morta;
6. dovrà essere presentato uno studio dettagliato sull'eventuale spostamento del tratto di collegamento (bretellina) sia o meno opportuno ricollocare la "bretellina" di collegamento tra la SP 588 ed il nuovo Casello, in alternativa alla attuale bretella di progetto tra la SP 588 e la 10.
7. vengano ottemperate le prescrizioni impartite dall'Autorità di Bacino:
 - 7.1 prima della progettazione esecutiva dell'opera il Proponente sviluppi un modello matematico a fondo mobile e, se necessario, un modello fisico adeguati a rappresentare le modalità di deflusso e di evoluzione piano altimetrica dell'alveo del Fiume Po ed i fenomeni di scavo localizzato in corrispondenza delle pile, nei due scenari corrispondenti allo stato attuale e allo stato di progetto con il pennello abbassato ed il ramo in destra riattivato, al fine di acquisire gli elementi conoscitivi necessari a scegliere la più adeguata tipologia di fondazioni delle pile, e a definire la quota di estradosso del plinto, nonché i parametri necessari al calcolo di stabilità della struttura;

- 7.2 venga predisposto un progetto per l'installazione di una stazione fissa di monitoraggio dei parametri idraulici e di trasporto solido significativi in corrispondenza della sezione del nuovo ponte.
8. dovranno essere condotti i seguenti ulteriori approfondimenti:
- 8.1. Dovranno essere individuate in modo specifico e tenendo conto delle necessarie condizioni di esposizione, tutte le strutture che potranno essere trattate con materiali foto-catalitici;
 - 8.2. Dovrà essere aggiornato lo studio acustico, risalente al 2005, definendo la più idonea protezione acustica, previa valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale in linea con quanto indicato dal DM 29-11-2000, di tutti i ricettori interessati dall'intervento;
 - 8.3. Dovrà essere predisposto un dettagliato studio sulla componente vibrazioni che indichi i ricettori interessati e le eventuali misure di tutela/mitigazioni previste;
 - 8.4. Dovrà essere previsto un idoneo sistema di rilievo di fenomeni di congestione che dovessero verificarsi sulla A21 e sulla stessa tratta di collegamento, al fine di comunicare tempestivamente agli utenti in entrata sul collegamento mediante sistemi di pannelli a messaggio variabile posti sulle rampe di accesso o sulle rotatorie di collegamento, la necessità di dirigersi, temporaneamente, su altri itinerari per non aumentare i fenomeni di congestione e le emissioni a questi conseguenti;
 - 8.5. Dovranno essere definite le modalità operative per la esecuzione dei lavori con la predisposizione di specifiche operative e con l'implementazione dei capitolati d'appalto con le garanzie necessarie per il rispetto dell'ambiente così come previsto da tutte le norme di settore e nel rispetto di quanto dettagliatamente previsto nella relazione di incidenza;
 - 8.6. Dovrà essere predisposto un corretto piano di manutenzione dell'opera implementato per la gestione degli aspetti di natura ambientale;
 - 8.7. Dovrà essere aggiornato il Piano di monitoraggio ambientale nelle diverse fasi (ante operam 12 mesi, cantierizzazione e post operam 12 mesi) il cui progetto, redatto secondo le linee guida redatte dalla Commissione Speciale VIA ed approvate in data 4 settembre 2003, dovrà essere presentato prima dell'approvazione del progetto esecutivo. Detto progetto dovrà configurare il Sistema di Monitoraggio Integrato dell'opera e dovrà includere anche eventuali studi integrativi che si rendessero necessari per meglio dettagliare il monitoraggio stesso.

b) del Ministero per i beni e le attività culturali:

1. Come richiesto dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna, vengano effettuati sondaggi preventivi atti a valutare l'effettivo rischio archeologico da eseguirsi anche in tutte le aree interessate da opere in profondità (sottopassi, tratti in trincea, pile di viadotto). Le indagini dovranno essere effettuate, con oneri non a carico della Soprintendenza, da personale specializzato (archeologi), secondo le indicazioni fornite, anche in corso d'opera, dalla stessa Soprintendenza, che ne assumerà la direzione scientifica. Dopo i risultati di tali sondaggi la Soprintendenza si riserverà di valutare ulteriori misure di tutela di eventuali emergenze archeologiche scoperte”;



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

2. Come richiesto altresì dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia – Milano vengano effettuati saggi preventivi, in quanto l'area interessata dall'intervento ricade in una zona a rischio di ritrovamento di materiali archeologici in superficie in vari punti del comune. Le operazioni di scavo devono essere seguite da una Ditta specializzata in indagini archeologiche.
3. Come richiesto dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e paesaggistici per le province di Parma e Piacenza, venga elaborato una documentazione progettuale relativa alle mitigazioni da effettuarsi per gli innesti spondali ed in relazione alla programmazione degli interventi manutentivi da effettuarsi negli anni successivi alla realizzazione delle opere. Tale richiesta viene allargata anche nel tratto ricadente nel territorio Lombardo;
4. La documentazione richiesta dall'Autorità di Bacino, relativa alla progettazione definitiva dell'attraversamento del fiume Po, in particolare alla sistemazione dell'alveo e delle sponde, al ripristino della funzionalità delle opere idrauliche esistenti interessate dai cantieri e la sistemazione del tratto del fiume Po interessato dalla realizzazione dell'infrastruttura autostradale, dovrà essere inoltrata alla Direzione Generale competente e alle Soprintendenze interessate, per la verifica di ottemperanza;
5. Al fine di assicurare il migliore inserimento paesaggistico e la complessiva qualità del progetto architettonico in fase di progettazione esecutiva le soluzioni progettuali adottate dovranno essere sottoposte alla valutazione preliminare delle Soprintendenze di settore e alla Direzione Generale competente.

**c) della Regione Lombardia:
quadro progettuale**

- a. Il progetto definitivo da sottoporre alla Conferenza di Servizi (CdS) approvativa dovrà risultare aggiornato, modificato o integrato sulla base di quanto emerso durante la fase istruttoria di V.I.A.; in particolare:
 - a.1 si sviluppi l'ipotesi di chiusura dell'anello viabilistico tra via Acquaviva a N e via Riglio ad O e a S, mediante una strada di accesso al porto da E, riqualificando la strada attualmente esistente a gestione privata, tra la rotatoria di via Acquaviva (comunque da riqualificare) ed il ponte sulla conca di ingresso al porto, a partire dalla proposta progettuale avanzata dal Comune di Cremona;
 - a.2 relativamente al tratto compreso fra l'argine maestro del Po in sponda cremonese e la connessione con la SP234, si valuti la possibilità di aumentare il raggio delle curve planimetriche, per garantire adeguate condizioni di sicurezza lungo un percorso che assorbirà traffici tipici di una grande via di comunicazione;
 - a.3 l'assetto delle strade di collegamento fra l'opera in progetto, la zona industriale e il porto – da sviluppare in dettaglio con la Provincia e il Comune di Cremona – garantisca un adeguato accesso agli insediamenti produttivi [segnatamente, occorre adeguare la scansione dei sostegni del viadotto per garantire idonei raggi di curvatura del raccordo ferroviario merci esistente]; più in generale, tale assetto dovrà risultare coerente con l'obiettivo di creare un sistema d'interscambio modale (ferro, gomma, acqua) nell'area portuale;

- a.4 si sviluppi l'ipotesi di dotare le aree cantiere - previste in progetto con funzione temporanea - di strutture permanenti (capannoni, viabilità interna, segnaletica, raccolta acque, ecc...) che ne consentano il successivo utilizzo a servizio degli Enti Locali;
- b. il progetto esecutivo dell'attraversamento del fiume Po e dell'area golenale dovrà tener conto delle prescrizioni, indicazioni e richieste dell'Autorità di bacino, come esposte nel parere di cui alla nota prot. 5776 del 21.11.2008 (già a conoscenza del Proponente);
- c. in sede di progetto esecutivo sia inoltre sviluppato e verificato in dettaglio il dimensionamento del sistema e delle opere di governo delle acque meteoriche di piattaforma, definendo altresì un piano di controllo e manutenzione atto a garantire la costante efficienza dei sistemi di collettamento e trattamento, la regolare asportazione dei residui oleosi e delle sabbie accumulate, nonché il loro smaltimento a termini di legge;
- d. riguardo all'attraversamento del canale navigabile, si sviluppi la fattibilità di uno specifico sistema di trattamento [ad es. tramite fitodepurazione] anche delle acque di seconda pioggia, prima dello scarico nel corpo idrico stesso;
- e. sia comunque garantita l'efficienza degli attraversamenti idraulici esistenti e la possibilità di effettuare le operazioni di controllo e manutenzione e, in generale, salvaguardata la geometria del reticolo idrografico naturale ed artificiale intersecato, così come previsto nella documentazione progettuale depositata;
- f. relativamente al fattore rumore, 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:
- relativamente ai livelli di rumore in corrispondenza dei recettori, non dovranno verificarsi tra ante e post operam, per effetto della realizzazione dell'opera, transizioni da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti normativi, né incrementi nel post operam dei livelli che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti stessi; gli interventi di mitigazione (barriere) sul percorso di propagazione delle onde sonore dovranno conseguire fin da subito il rispetto dei limiti normativi;
 - 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;
 - il gestore dell'infrastruttura dovrà garantire la manutenzione delle opere di mitigazione acustica, curando che vengano sostituite le parti usurate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori, al fine di garantire il perdurare nel tempo dell'azione mitigante;

quadro ambientale, opere di mitigazione e compensazione

- g. i previsti interventi di mitigazione ambientale dovranno essere dettagliati e integrati, in sede di progetto esecutivo - in accordo con i Comuni di Cremona e di Sesto ed Uniti - sulla base di quanto proposto nello s.i.a. e dei seguenti ulteriori criteri ed elementi specifici:
- nell'ambito degli interventi di deframmentazione, mantenimento di varchi di connessione attivi, miglioramento dei varchi in condizioni critiche e incremento della deframmentazione ecologica, sia sempre favorita la connettività con le "aree sorgente" principali; dovranno



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

- essere altresì ricomposte le trame territoriali, con ricongiungimento dei percorsi campestri interrotti, ricomposizione della geometria dei campi, continuità dei corsi d'acqua e dei filari;
- riguardo ai corpi idrici interferiti, gli interventi di ricomposizione del sistema dovranno essere finalizzati alla rinaturazione, rimodellazione, recupero e consolidamento delle sponde, tendendo a ricostruire la struttura ecologica con potenziamento vegetale arboreo-arbustivo;
 - nelle adiacenze delle aree più sensibili, si raccomanda di limitare la fase di cantiere ai periodi luglio-settembre e dicembre-febbraio e, in ogni caso, di non effettuare i lavori nel periodo marzo-giugno;
 - riguardo ai "passaggi faunistici", previsti in particolare per le specie che popolano l'ambito golenale tra il canale navigabile e l'attraversamento del fiume Po, siano sviluppati accorgimenti e tecniche costruttive che assicurino la massima multifunzionalità possibile; essi dovranno essere realizzati anche in prossimità degli svincoli o altre opere d'arte, in numero, forma e dimensioni adeguate, e comunque al fine di ricreare una situazione di naturalità; a realizzazione ultimata del manufatto di attraversamento del fiume Po, un'attenzione particolare dovrà essere posta per evitare collisioni dell'avifauna notturna con le strutture, inserendo una segnaletica luminosa degli ostacoli alti;
 - nella fascia golenale del fiume Po, si intensifichino le mitigazioni relative al potenziamento delle fasce riparie secondo le carenze riscontrabili dall'applicazione dell'Indice di Funzionalità Fluviale (IFF);
 - si terrà inoltre conto delle indicazioni e proposte espresse nei pareri degli Enti locali in fase di istruttoria di V.I.A.;
- h. per gli sviluppi progettuali di cui sopra, si farà riferimento ai "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; la realizzazione delle opere dovrà avvenire, ovunque possibile, con l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica facendo riferimento al Quaderno tipo di cui alla d.g.r. Lombardia 29.02.2000 n. 6/48740;
- i. il Proponente dovrà dettagliare il progetto delle misure di compensazione ambientale, commisurate all'entità dell'eliminazione di vegetazione o di altri ecosistemi di elevato valore conseguente alla realizzazione dell'opera, mediante interventi di miglioramento forestale e ricostituzione di aree naturali, in conformità alle indicazioni della l.r. Lombardia 27/2004 e della d.g.r. VIII/675 del 21.09.2005; in considerazione dell'oggettivo impegno richiesto dalla ricerca e dall'acquisizione delle aree necessarie, tale sviluppo potrà essere attuato in fase di progettazione esecutiva ed eventualmente ulteriormente dettagliato durante la costruzione dell'infrastruttura; riguardo ai contenuti:
- in linea generale, si dovrà perseguire il rimboschimento - per lotti di superficie significativa - di aree anche esterne all'ambito direttamente interferito dall'autostrada, per realizzare biotopi forestali o altri ecosistemi di elevato valore, in ampliamento, collegamento e integrazione di sistemi forestali e reti ecologiche esistenti, ovvero risanamento o riconnessione di ecosistemi degradati o frammentati;
 - il progetto, da redigere in accordo con la Provincia e i Comuni interessati, dovrà delimitare e quantificare con adeguato dettaglio - secondo l'impostazione dello s.i.a. - le superfici

interessate dalle lavorazioni di costruzione e dalle opere in oggetto, le aree proposte per la compensazione, attestarne la disponibilità, definire caratteristiche, modalità e tempi degli interventi, prevedere adeguati piani di assestamento forestale, di manutenzione e di monitoraggio, indicandone i soggetti responsabili; a tale scopo, potranno essere definiti specifici accordi con i proprietari delle aree interessate;

- j. siano approfondite dal Proponente, con la Provincia e il Comune di Cremona, le considerazioni e i dettagli progettuali dei percorsi ciclabili indicati, in particolare facendo riferimento alle indicazioni fornite dagli Enti Locali [piste ciclopedonali lungo via Spinadesco, lungo il cavo Morbasco e parallelamente a via Milano (SP234) fino a Cavatigozzi];

insediamenti a rischio di incidente rilevante

- k. in sede di progetto esecutivo venga recepito, ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 334/1999 e del d.m. 09.05.2001, quanto disciplinato dal documento di elaborazione del rischio di incidente rilevante (ERIR) in fase di approvazione nell'ambito del Piano di governo del territorio (PGT) del Comune di Cremona [art. 22 delle norme del piano delle regole, adottato il 22.09.2008], in merito all'edificazione in prossimità delle succitate ditte a r.i.r.;
si segnala inoltre la necessità di tenere adeguatamente in considerazione tale aspetto nell'ambito nei Piani di Emergenza Esterna delle due aziende, al fine di limitare gli effetti dannosi in caso d'incidente nelle aree interessate dall'evento;

piano di monitoraggio ambientale (PMA)

- l. prima dell'approvazione del progetto esecutivo il Proponente dovrà dettagliare il Piano di monitoraggio ambientale, riferito alle diverse fasi (ante operam, cantierizzazione e post operam) e redatto secondo le linee guida definite dalla Commissione Speciale VIA ed approvate in data 4.09.2003, a partire da quanto già depositato con la documentazione agli atti dell'istruttoria di V.I.A.; fatta salva l'osservanza di quanto previsto dalle suddette linee guida, i requisiti e le modalità del monitoraggio dovranno essere concordati e coordinati con le Regioni Lombardia ed Emilia-Romagna, supportate dalle rispettive Agenzie per la protezione dell'ambiente;
- m. il Proponente dovrà concordare con il Ministero dell'Ambiente contenuti e frequenza dei report periodici relativi al Piano di Monitoraggio, che dovranno essere contestualmente inoltrati anche alla Regione Lombardia per le valutazioni di competenza;
- n. relativamente alla componente rumore, il PMA dovrà essere integrato prevedendo misure di medio periodo (almeno 48-72 ore consecutive) in pochi punti significativi (4 o 5) posti presso recettori più esposti (dove si potrà apprezzare l'effetto delle barriere) e gli eventuali recettori sensibili (es. scuola); negli stessi punti andranno eseguite, con analoghe modalità, le misure per la fase post operam;
- o. riguardo alla componente atmosfera, saranno monitorati i parametri NO₂, NO_x, PM₁₀, CO, Benzene, con la verifica del possibile impatto dovuto alla ricaduta di micro-inquinanti, come i metalli pesanti e alcuni idrocarburi tossici (IPA.); le serie di rilevazioni saranno da effettuare ante e post-operam presso i recettori individuati ma anche in punti del territorio che si possono ritenere sufficientemente non esposti dall'impatto diretto dell'opera; le rilevazioni verificano che lo stato della qualità dell'aria rientri e si mantenga all'interno degli standard di qualità dell'aria (SQA) fissati dal d.lgs. 351/99 e dal d.m. 60/02 in tutti i punti del territorio circostante l'opera, e



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

tra questi in modo particolare i recettori sensibili;

p. circa le componenti ambiente idrico, suolo e sottosuolo:

- allo scopo di controllare l'evoluzione della qualità della falda superficiale, sia prevista la realizzazione di pozzetti per il campionamento dell'acqua di falda in prossimità di alcune strutture disperdenti;
- sia monitorata la qualità delle acque del fiume Po [parametri significativi quali conducibilità, ossigeno, potenziale redox, pH e temperatura] durante la fase di cantiere del ponte, per evidenziare la presenza di inquinamenti nel caso si osservino brusche variazioni di questi parametri;
- i parametri da considerare per il controllo della qualità dei corpi idrici superficiali interferiti dal tracciato siano individuati in funzione della tipologia delle potenziali emissioni con particolare riferimento alle emissioni degli autoveicoli, agli sversamenti di sostanze in genere (in particolare di idrocarburi e metalli) e alla gestione dell'infrastruttura, e della possibilità di attribuzione dello "stato chimico" (livello di inquinamento dei parametri macrodescrittori - LIM), del valore dell'indice biotico esteso (IBE), dello stato ecologico (SECA) e dello stato ambientale [ai sensi del d.lgs 152/06 e del "Piano di tutela ed uso delle acque" (PTUA), approvato con d.g.r. VIII/2244 del 29.03.2006].

> **cantierizzazione**

- q. in sede di progetto esecutivo sia dettagliato il piano per l'approntamento e la gestione dei cantieri [rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera], la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso, nonché il cronoprogramma di dettaglio dei lavori;
- r. al fine di produrre livelli di polverosità sospesa paragonabili ai limiti previsti dalla legge e di minimizzare l'impatto della polverosità emessa dai camion circolanti su strade non pavimentate, sia prevista una sistematica bagnatura del fondo stradale e limitata la velocità dei mezzi;
- s. il posizionamento delle principali sorgenti di rumore (betonaggio, compressori, gruppi elettrogeni,...) dovrà essere definito in modo tale da ridurre al minimo l'impatto acustico verso le abitazioni.
- t. durante la realizzazione dei lavori siano garantiti alle aziende agricole gli accessi alle proprietà ed il ripristino della rete irrigua;
- u. relativamente alla fase di cantiere, il dettaglio della programmazione esecutiva dovrà prevedere una adeguata pianificazione della sequenza temporale dei lavori, per minimizzare la sovrapposizione dei diversi cantieri previsti nell'area e la conseguente esaltazione degli impatti negativi sulla qualità dell'aria, sul clima acustico e sull'area di particolare pregio naturalistico di attraversamento del fiume Po;

> **raccomandazioni**

- v. in considerazione della complessità del territorio interessato e della delicatezza di numerosi ambiti di intervento, si ritiene opportuno istituire - di concerto con le Regioni Lombardia ed Emilia-Romagna, organismi idonei alla verifica della corretta attuazione del progetto sotto il profilo ambientale, analogamente a quanto previsto per le opere realizzate ai sensi del d.lgs 190/02;

Le prescrizioni di cui alla lettera **a)** sono poste a carico di verifica da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, fatte salve quelle concernenti l'alveo e la golena del fiume Po che sono a carico dell'autorità di Bacino.

Le prescrizioni di cui alla lettera **b)** e **c)** sono poste a verifica rispettivamente del Ministero per i beni e le attività culturali e della Regione Lombardia.

Il presente provvedimento sarà comunicato alla Società Autostrade Centro Padane S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'ANAS Direzione Centrale autostrade e trafori ed alle Regioni Lombardia ed Emilia Romagna, le quali provvederanno a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;


La Società Autostrade Centro Padane S.p.A. trasmetterà al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24.11.2000 n. 340.

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., delle Regioni Lombardia ed Emilia Romagna e del Ministero per i beni e le attività culturali 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 dalla pubblicazione dell'avviso in Gazzetta Ufficiale.

Roma li

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



**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

