



*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 - 2008 - 0005009 del 18/12/2008

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale
E.prot DSA - 2008 - 0037788 del 18/12/2008

All'On. Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo Di Gabinetto
SEDE

Alla Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
c.a. Dott. Mariano Grillo
SEDE

Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 ROMA - Tel 0657222507/44 - fax 0657222532 - e-mail: ctvia@minambiente.it

Publca N.
Prof. Mittente:

**OGGETTO: Istruttoria VIA - Realizzazione del nuovo casello di
Castelvetro Piacentino, del raccordo autostradale con la
SS 10 Padana inferiore e del completamento della bretella
autostradale tra SS 10 e la SS 234. Trasmissione parere n.
184 del 12 dicembre 2008.**

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 12 dicembre 2008.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)



All.: c.s.



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

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

Parere n. 184 del 12.12.2008



Progetto:	Istruttoria VIA 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
Proponente:	Autostrade Centropadane S.p.A.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione VIA
del R.D. 10/10/2006
Via Cristoforo Colombo

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale
Sottocommissione VIA

VISTA la domanda presentata dalla Società Autostrade Centropadane p.a. in data 27 ottobre 2006 concernente la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per 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 ;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"* e s.m. ed i.;

VISTO, in particolare, l'art. 4, comma I del citato decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, così come modificato dal 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"*, che prevede, per i progetti per i quali, alla data di entrata in vigore del decreto stesso, la VIA è in corso, l'applicazione delle norme vigenti al momento dell'avvio del relativo procedimento;

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 VIA-VAS (così come convertito in legge 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"*);

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 prot. n. GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e prot. n. 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 Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. n. GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e prot. n. GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la Relazione Istruttoria approvata dalla Sottocommissione VIA, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente Parere;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 29 ottobre 2006 sui quotidiani "La Repubblica", "Il Corriere della Sera", "La Provincia" di Cremona e "La Libertà" di Piacenza;

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio di impatto ambientale, Sintesi Non Tecnica e progetto definitivo prodotto dalla Società Autostrade Centro Padane in data 6 novembre 2006 prot. n. DSA/2006/28235;
- Documentazione di chiarimento fornita dalla Società Autostrade Centro Padane in data 11 giugno 2008 prot. DSA/2008/16126, costituita da:

- Progetto definitivo e SIA della soluzione alternativa del tracciato autostradale compreso tra la SPR 10 e l'A21 con il riposizionamento del casello di Castelvetro;
- Aggiornamento dello Studio del Traffico con estensione dell'area di riferimento ed aggiornamento dei dati di traffico con conseguente valutazione di massima delle ricadute emissive;
- Relazione aggiornata circa "Quadro di riferimento programmatico" ed aggiornamento della "Analisi costi-benefici";
- Ottimizzazione progettuale in corrispondenza di Cascina Mensa (Comune di Cremona) e relativo riposizionamento delle opere di compensazione previste nell'intorno;
- Studio per la Valutazione di Incidenza complessiva relativa al sistema integrato SIC e ZPS presente sulle due sponde del fiume Po, redatto ai sensi dell'art. 6 della Direttiva Europea 92/43/CE e dell'art. 6 del DPR 120/2003 con annessa proposta di ricollocazione delle opere di compensazione;
- Relazione sintetica illustrativa dei risultati derivanti dalla revisione dello Studio di Compatibilità Idraulica della struttura di attraversamento del fiume Po in funzione della esecuzione delle opere previste dal Piano di Gestione dei sedimenti approvato dall'Autorità di Bacino;

[Handwritten mark]

VISTA la documentazione acquisita nel corso della riunione tenutasi in data 25 novembre 2008 prot. n.CTVA/2008/4573 del 27 novembre 2008, costituita da:

- Nota di trasmissione del Comune di Cremona, del 7 marzo 2007, della Delibera della Giunta Comunale n. 50 del 28 febbraio 2007 e dei suoi allegati;
- Nota di trasmissione del Comune di Castelvetro piacentino, suo prot. n. 5308 del 11 aprile 2007, con cui si trasmette copia degli atti deliberativi adottati dalla Giunta e dal Consiglio Comunale;
- Nota della Regione Emilia Romagna, suo prot. n. 8356 del 27 luglio 2007, con cui informa della mancata attivazione da parte della stessa Regione del procedimento di localizzazione di cui al DPR 383/94,
- Nota della Regione Emilia Romagna, suo prot. n. 190197 del 18 luglio 2007, avente per oggetto "art. 2 del DPR 383 del 1994",
- Nota della Regione Emilia Romagna, suo prot. n. 286621 del 13 novembre 2007,
- Nota del Comune di Ponticelli d'Ongina, suo prot. n. 14761 del 21 novembre 2006,
- Nota del MiBAC, suo prot. n. 15247 del 14 novembre 2006,
- Nota del MiBAC, suo prot. n. 4603 del 7 marzo 2007,
- Nota di ARNI - Regione Emilia Romagna, suo prot. n. 200 del 20 marzo 2007,
- Nota dell'Autorità di Bacino del Fiume Po, suo prot. n. 5776 del 21 novembre 2008,
- Nota della Provincia di Cremona, suo prot. n. 68112 del 16 marzo 2007,

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

[Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

- Nota della Provincia di Cremona, suo prot. n. 82859, relativa al verbale del 15 marzo 2005.

ISTRUTTORIA
 DELLA REGIONE EMILIA
 ROMAGNA
 DIREZIONE REGIONALE
 AMBIENTE
 Via Cristoforo Colombo, 15
 00142 Roma

PRESO ATTO che durante il corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti osservazioni:

- n. 2006/30230 del 23.11.2006, Comune di Castelvetro Piacentino;
- n. 2006/30591 del 27.11.2006, Consiglieri provinciali di Piacenza (Barbieri-Foti);
- n. 2006/30670 del 28.11.2006, Coordinamento comitati ambientalisti Lombardia
- n. 2006/4896 de 28.11.2006,, Sig. Giovanni Maldotti, (in proprio e n.q. di Assessore alla Sanità del Comune di Castelvetro P.)
- n. 2006/31128 del 1.12.2006, Fabrizio Gagliari/Domenico Gerardini;
- n. 2006/ 31134 del 1.12.2006, Federica e Teresa Rizzi, (anche n.q. di titolari dell'omonima azienda agricola);
- n. 2006/31244 del 1.12.2006, Guzzoni/Ferdenzi + altri;
- n. 2006/31324 del 4.12.2006, Fontana/Quintavalla/Trunfio;
- n. 2006/31418 del 4.12.2006, Comune di Monticelli D'Ongina;
- n. 2006/31448 del 27.11.2006, Legambiente Cremona Onlus;
- n. 2006/31645 del 6.12.2006, Miserotti + altri;
- n. 2006/33384 del 22.12.2006, Legambiente Castelvetro P.no;
- n. 2006/33608 del 28.12.2006, Coordinamento Comitati Ambientalisti della Lombardia.

Dette osservazioni sono state controdedotte così come riportato nella relazione istruttoria.

VISTO il parere dell'Autorità di Bacino per il Fiume Po acquisito al prot. CT VIA n. 4498 del 24 novembre 2008.

PRESO ATTO che non risulta pervenuto il parere ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86 da parte del Ministero per i beni e le attività culturali.

PRESO ATTO che non risulta pervenuto il parere della Regione Emilia Romagna e della Regione Lombardia;

PRESO ATTO che la Regione Emilia Romagna, nel corso della riunione pubblica del 25 novembre 2008 rilevava la circostanza che il progetto finale sottoposta all'indagine per il rilascio del presente parere non risultava oggetto di pubblicazione, risultando variato il tracciato originario in particolare nella tratta inerente la rilocalizzazione del nuovo casello autostradale di Castelvetro, rispetto a quanto già oggetto di pubblicazione;

CONSIDERATO che con successiva nota acquisita al prot. CT VIA n. CTVA/2008/4560 del 26 novembre 2008, il Proponente ha precisato che il tracciato modificato, nella parte in cui prevede la rilocalizzazione del casello di Castelvetro era già incluso tra le alternative progettuali presentate in sede di progetto originario, indicando le relative tavole;

PRESO ATTO che 2/a

La realizzazione dell'opera permetterà di eliminare un forte problema di salubrità pubblica in conseguenza della riduzione del traffico non solo pesante nel centro abitato di Cremona e di Castelvetro, traffico oggi principalmente proveniente dalla zona industriale di Cremona e diretto alla Autostrada A21 (Cremona-Piacenza-Brescia).

CONSIDERATO

CHE 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.

CHE 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 Pizzighetone);

CHE in termini viabilistici l'opera consentirà di:

- inserire la nuova arteria in un contesto di rete di viabilità ordinaria quanto più possibile efficiente in termini di rapida accessibilità agli svincoli di ingresso nel raccordo da tutte le provenienze principali, per incentivarne l'uso dell'utenza locale, liberando così i centri abitati di gran parte del traffico veicolare. In quest'ottica il progetto definitivo prevede la contestuale riqualificazione o la creazione di nuove strade di collegamento con la viabilità esistente per un'agevole e rapida adduzione all'autostrada da Cremona e da Castelvetro (esempi: bretellina a nord di Castelvetro e variante alla SP588R, nuova viabilità dell'area industriale del Porto di Cremona). Si completa così il disegno di liberazione dai grandi flussi di attraversamento dei centri urbani auspicato dai Piani della mobilità provinciali;
- connettere l'infrastruttura di progetto in modo efficiente alla rete stradale primaria esistente, programmata, in corso di progettazione e/o di prossima realizzazione, in modo tale da creare un itinerario veloce che permetta di soddisfare le differenti esigenze di spostamento sia locale, sia di media e lunga percorrenza degli utenti attesi sul nuovo raccordo;
- progettare un'infrastruttura che garantisca il più possibile fluidità di scorrimento anche in presenza di eventi perturbanti quali interventi di manutenzione, incidenti e condizioni climatiche avverse, nonché un grado di sicurezza alto e costante a fronte di qualunque evenienza, da raggiungere con sistemi all'avanguardia sia passivi (segnaletica, barriere, pavimentazioni, illuminazione) che attivi (informazioni visive e radiotelefoniche, assistenza alla viabilità).

CONSIDERATO

Che la soluzione progettuale predisposta a livello definitivo ed oggetto della presente istruttoria differisce dall'alternativa principale indicata in progetto preliminare poiché:

- in accoglimento di alcune delle osservazioni presentate, ed in particolare di quelle presentate dal Comune di Castelvetro Piacentino e dalla Provincia di Piacenza, si prevede la localizzazione di un nuovo casello autostradale sulla A21 in aree esterne all'abitato di Castelvetro P.;

MINISTERO DEI
TER
TELA D
Missioni: Ter
Patto Ambientale
Castelforo (C)147

- in conseguenza della condivisa opportunità di salvaguardare l'integrità di una cascina tipica rurale (Cascina "Mensa") il tracciato viene leggermente spostato oltre la cascina stessa;
- sono previste dettagliatamente le misure di mitigazione e compensazione conseguenti alla Valutazione di Incidenza, poiché la realizzazione dello scavalco sul fiume Po sarà realizzata in una zona protetta (due SIC ed una ZPS).

CONSIDERATO

Che l'opera ricade su due Regioni (Lombardia ed Emilia), su due Province (Cremona, Piacenza) e su 4 Comuni (Cremona, Castelvetro, Monticelli D'Ongina, Sesto Cremonese).

L'infrastruttura si pone su un piano di perfetta attuazione degli atti di programmazione a livello regionale, provinciale e comunale. In particolare:

- Il Piano Territoriale Regionale (PTR) della Lombardia, approvato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 6447 del 16 gennaio 2008, 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 l'intervento 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. 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). Fra questi sono da segnalare: la TiBre (collegamento Tirreno-Brennero), il raccordo autostradale Valtrompia, 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 Pedemontana-BreBeMi, e le autostrade regionali Cremona - Mantova, Broni - Mortara, Varese-Como-Lecco. Il PTR è peraltro già stato oggetto di Valutazione Ambientale Strategica, ovviamente di livello regionale. Proprio la VAS regionale sul PTR, al fine di prevenire gli effetti negativi sull'ambiente (o mitigarli), individua alcuni principi e criteri come riferimento per la fase attuativa e per gli altri livelli della pianificazione. La VAS ha richiesto appunto che, 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;
- La Regione Emilia Romagna ha assunto a fondamento delle proprie valutazioni una rete articolata su due livelli funzionalmente distinti: la rete di collegamento regionale/nazionale

REGIONE DEL MARE
e VAS

(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 tra le altre: il completamento della Cispadana 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; il raccordo A21 dir-Porto di Cremona; Nello specifico il Prit (lo strumento di programmazione dei trasporti) 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 emiliano, è qualificata necessaria per consentire un aggancio diretto del Porto di Cremona alla rete autostradale, attraverso il casello di Castelvetro.

- La Provincia di Cremona ha approvato il proprio PTCP 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 si è concluso con l'adozione del documento del nuovo Piano. Il Raccordo Autostradale è inserito nel Piano.
- 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. 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. In questo periodo è in fase di avanzata elaborazione l'aggiornamento del PTCP in cui si riconferma l'inserimento del Raccordo Autostradale oggetto di esame.
- Tutti i Comuni territorialmente interessati (Cremona, Castelvetro, Monticelli D'Ongina, Sesto Cremonese) hanno aggiornato i propri strumenti urbanistici inserendo la previsione del tracciato del Raccordo Autostradale.

VALUTATO

Che in linea di principio con la ridefinizione del progetto tutte le indicazioni emerse dall'esame delle osservazioni del pubblico, delle Associazioni e degli Enti locali competenti sono state, nella sostanza, recepite ed hanno consentito di perseguire un importante e consistente ottimizzazione e miglioramento del progetto.

[Handwritten signatures and initials]

PRESO ATTO

Che la vasta zona industriale di Cremona, che comprende tra l'altro una raffineria, un'acciaieria, un oleificio, e che potrebbe porsi come esempio di funzionamento dell'intermodalità (acqua, ferro, gomma) al momento attuale non è allacciata con nessun sistema autostradale, né a nord, né a sud, verso la A21; la realizzazione della bretella autostradale permetterebbe tale collegamento, verso entrambe le direttrici

Che il progetto inizia, sul lato cremonese, con la risistemazione della viabilità locale (rotatorie e miglioramento viabilità attuale) in prossimità dell'abitato di Cavaticozzi, entra in uno stretto corridoio tra le acciaierie e l'oleificio e, attraversato il canale navigabile, non incontra più alcun centro abitato (se si esclude la cascina Mensa e piccole costruzioni perlopiù rurali), sino all'attraversamento della SP 10, dove si trova un centro commerciale, per affiancarsi ad un'area lottizzata del Comune di Castelvetro ed, infine, immettersi sulla A21.

Più nel dettaglio l'inizio della variante progettata, è in corrispondenza della rotatoria di collegamento fra il tratto di competenza provinciale a nord e la S.S. 234.

Proseguendo verso sud, il progetto prevede una complessa distribuzione dei flussi, separando quelli diretti alla zona industriale ed alla parte ovest di Cremona, da quelli diretti a nord, alla ex S.S. 234, alla circonvallazione di Cremona.

I flussi diretti a sud e provenienti da nord attraversano la zona industriale e superano il canale su viadotto. La strada rimane in quota su terrapieno, raggiungendo il ponte sul Po. Lo scavalco autorizzato dall'Autorità di bacino prevede - come si è già detto, una luce tra le due campate di 200 mt.

Sulla sponda piacentina, il tracciato rimane in leggero rilevato.

Vi sono poi due svincoli con viadotto, fino al collegamento con il casello autostradale di Castelvetro.

A Nord di questo centro abitato, sarà costruita una bretella che permette ai veicoli che provengono da Cremona, di percorrere la variante.

Analogamente, i veicoli provenienti dall'autostrada e dalla ex SS 10, potranno giungere alla zona industriale ed alla parte sud di Cremona, senza attraversare l'abitato.

Attualmente il territorio adiacente alla variante presenta insediamenti residenziali, industriali, artigianali, il corso del Po ma soprattutto aree agricole.

CONSIDERATO

Che l'opera interferisce con:

- SIC IT20A0016 "Spiaggioni di Spinadesco" ricadente nel territorio della Regione Lombardia, Provincia di Cremona, nei Comuni di Crotta d'Adda e Spinadesco e che ha quale ente gestore la Provincia di Cremona;
- ZPS IT20A0501 "Spinadesco" ricadente nel territorio della Regione Lombardia, Provincia di Cremona, nei Comuni di Cremona, Crotta d'Adda e Spinadesco e che ha quale ente gestore la Provincia di Cremona;
- SIC e ZPS IT4010018 "Fiume Po da Rio Boriacco a Bosco Ospizio" ricadente nel territorio della Regione Emilia Romagna, Provincia di Piacenza, nei Comuni di Calendasco, Caorso,

Castel S. Giovanni, Castelvetro Piacentino, Monticelli d'Ongina, Piacenza, Rottofreno, Sarmato.

Che in particolare il Ponte sul Fiume Po attraversa il SIC IT20A0016 "Spiaggioni di Spinadesco" e la ZPS IT20A0501 "Spinadesco".

Che il Proponente ha presentato la relativa Relazione di Incidenza, giungendo alla conclusione – dopo l'esame dei quattro livelli previsti dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat" – che permane comunque, nonostante tutte le misure previste, un effetto negativo per l'ambiente ed, accertato che non vi sono soluzioni alternative, ha indicato una serie di mitigazioni e compensazioni ambientali, tutte incluse quali "Prescrizioni" nel presente Parere.

Che oltre alle citate prescrizioni e mitigazioni, il G.I. ha ritenuto opportuno inserire ulteriori elementi di tutela ambientale, considerata la particolare valenza naturalistica della tratta del fiume Po interessata allo scavalco.

CONSIDERATO che non sono interessate aree protette, parchi e zone di interesse comunitario, oltre a quanto sopra rappresentato.

CONSIDERATO che

in merito alla componente "atmosfera", in termini di bilanciamento ambientale la realizzazione dell'opera permette di produrre effetti positivi, sia in termini assoluti, poiché il percorso che attualmente collega la zona industriale con la grande viabilità è lungo e particolarmente trafficato, e sia in termini di tutela della salute umana poiché la realizzazione dell'infrastruttura allontana i mezzi pesanti dal passaggio in prossimità dei centri abitati. L'area interessata all'intervento, sul lato posto in prossimità della zona industriale di Cremona, intorno all'area di Cavatigozzi e nel Centro abitato di Castelvetro Piacentino presenta livelli di inquinanti in atmosfera più elevati rispetto ai limiti di legge. I dati di qualità dell'aria rilevati dalle centraline fisse di misura evidenziano livelli di concentrazione pari o superiori al limite di legge per la media annua di NO₂, (che sono pari 40 µg/m³ a decorrere dal 2010): ciò è vero in particolare per le postazioni di Cremona (P.za Libertà) e a Cortemaggiore (PC). Il limite per la media annua di NO_x (30 µg/m³) è superato in tutte le stazioni disponibili, anche se questo limite è riferito specificamente solo agli ecosistemi protetti di elevata valenza naturalistica. Anche per il particolato sottile (PM₁₀) si sono osservati superi della media giornaliera di 50 µg/m³ a Cortemaggiore (PC). A Cremona (P.za Libertà), nel 2003, è stato superato, anche se di poco, il limite per la media annua pari a 40 µg/m³. I dati di qualità dell'aria rilevati dalle campagne con mezzi mobili, seppure riferiti a rilievi effettuati per periodi brevi (in genere della durata di 1 mese), mostrano livelli di qualità dell'aria che si collocano in genere sugli stessi livelli di quelli rilevati dalle postazioni fisse di Cremona e, quindi, presentano analoghi superi tendenziali dei livelli di riferimento di legge per NO₂ e per il Particolato sottile. Ad esempio gli andamenti del giorno 'tipo' calcolati per le misure effettuate in località Cavatigozzi (per la verità prossima alla zona industriale di Cremona) mostrano che:

- il dato di NO_x si mostra sistematicamente più alto di quello rilevato nelle postazioni di Cremona;
- simile comportamento, solo nelle ore centrali delle giornate nella campagna di febbraio, si rileva per il CO;
- non si notano scostamenti significativi sugli andamenti del giorno tipo di NO₂;
- si nota un andamento sostanzialmente "sovrapponibili" tra gli andamenti delle medie giornaliere di PM₁₀ tra le postazioni di Cremona e quella di Cavatigozzi.

Questi risultati possono essere interpretati come segue:

MINISTERO D
DELLA
TELA DEL TR
Commissio
patto A- mb
Aristoforo
14

- a) I dati relativi a NOx e CO mostrano la presenza di un effetto diretto locale del traffico (tenendo in conto che il mezzo mobile di rilevazione è stato collocato a ridosso della strada);
- b) I dati relativi a NO2 e PM10, che come detto non differiscono dall'andamento generale, mostrano che per questi inquinanti (tipicamente di origine "secondaria") sia a Cavatigozzi come a Cremona prevalgono effetti la cui dinamica è prevalentemente dominata dalla scala territoriale.

In prospettiva dunque, in località come Cavatigozzi il Proponente ha presentato misure mitigative per l'effetto locale del traffico (ad esempio provvedimenti di diversione del traffico su percorsi di circonvallazione). Questi provvedimenti possono influire positivamente sugli inquinanti primari (NOx, CO). Al contrario, si può sostenere che effetti positivi su parametri quali NO2 e PM10 andranno invece ricercati mediante interventi di pianificazione su scala territoriale (provinciale/regionale), in considerazione dell'alto livello di industrializzazione delle aree (raffineria, acciaieria).

I risultati descritti per i dati rilevati a Cavatigozzi sono confermati sostanzialmente anche dai dati della campagna svolta a Castelvetro (P.za Marconi). Gli andamenti del giorno 'tipo' mostrano anche in questo caso una similarità con quelli di Cremona (P.za Libertà) per NO2 e CO. Alcuni picchi elevati di NOx nelle ore di punta giornaliera del traffico mostrano a Castelvetro un effetto diretto del traffico stesso.

Dall'osservazione delle mappe delle ricadute inquinanti a livello del suolo che sintetizzano i risultati delle simulazioni modellistiche, si può notare, come indicazione generale, che i livelli più alti delle ricadute al suolo degli inquinanti si situano in corrispondenza degli assi stradali.

Tali concentrazioni decrescono abbastanza rapidamente allontanandosi dall'asse stradale stesso. L'entità del decremento delle ricadute sul territorio circostante dipende dalle emissioni di inquinante emesse dal traffico (TGM - Traffico Giornaliero Medio) stimato per una determinata strada e dai fattori meteorologici che determinano la dispersione degli inquinanti nell'atmosfera.

Le simulazioni effettuate per lo scenario attuale, indicano che, complessivamente, i livelli più alti delle ricadute sono stimati a ridosso dell'autostrada A21 e a decrescere della tangenziale di Cremona e della SS234, soprattutto nei pressi dell'abitato di Cavatigozzi. I limiti di legge possono essere raggiunti o superati solo in corrispondenza degli assi stradali con riferimento a: NO2 (99.8 percentile delle medie orarie e media annua) e, principalmente lungo la A21, per il particolato sottile (98.0 percentile delle medie giornaliere).

Per quanto riguarda lo scenario futuro, si nota che, in genere, la nuova situazione viabilistica conseguente alla realizzazione del progetto, data anche la sua capacità di diluire il traffico attuale su una maglia stradale più estesa, porta a miglioramenti diffusi.

A questo effetto si aggiungono anche nelle simulazioni dello scenario futuro i miglioramenti tecnologici (sul piano delle emissioni inquinanti specifiche degli autoveicoli) previsti per il parco veicolare circolante alla data del 2010.

in merito alla componente rumore i progetti presentati risultano relativamente lontani da ricettori sensibili ed i pochi presenti sono difesi da un sufficiente sistema di mitigazione (Cavatigozzi); anche per questa componente la realizzazione dell'opera consente di abbattere le emissioni rumorose poiché i mezzi vengono allontanati dai centri abitati.

in merito alla componente vibrazioni, pur riconoscendo che rispetto alla situazione attuale l'opera genererà effetti favorevoli, in considerazione, in termini generali, dell'allontanamento dei mezzi pesanti dall'attraversamento di aree urbanizzate, il progetto presentato non presenta un sufficiente

ENTE
MARE
ica
VAS
livello di dettaglio, per cui sarà opportuno, in sede di progettazione esecutiva, svolgere i dovuti approfondimenti.

in merito alla componente di tutela dell'acquifero la falda freatica si presenta particolarmente esposta; pur avendo presentato il Proponente un Progetto con un elevato dettaglio ed adeguate forme di tutela, si richiede un aggiornamento del Piano di Monitoraggio Ambientale, poiché il testo depositato risale ormai a circa tre anni fa.

RILEVATO che in termini viabilistici,

- l'allontanamento del traffico pesante dall'attuale Ponte di ferro sul fiume Po e dall'abitato di Castelvetro; il vecchio ponte ha oramai evidenziato i limiti di una struttura realizzata in epoca passata, con tecniche che non garantiscono la continua fruibilità e con una sezione stradale inadeguata al tipo di veicoli oggi transitanti. L'abitato di Castelvetro, attraversato per tutta la sua estensione dalla SP 10R e dalla SP 588R, è percorso da un notevole flusso di veicoli, di cui molti pesanti, che creano problemi notevoli per la sicurezza del traffico e degli abitanti, nonché problemi ambientali rilevanti. La variante della SP 588R a sud di frazione Cantarana che si innesta direttamente nel nuovo Raccordo autostradale e la bretella di collegamento a nord di località Mezzano tra lo stesso e la SP10R in prossimità del ponte in ferro, garantiranno l'aggiramento integrale dei flussi di transito rispetto all'abitato di Castelvetro;
- l'opera garantirà miglior accessibilità al casello di Castelvetro per il traffico proveniente dalla città di Cremona e dalla SP10R (provenienza sud) con alleggerimento quotidiano della tangenziale di Cremona ed efficiente gestione dei flussi con percorsi esterni ai centri abitati in caso di limitazioni pesanti al traffico sull'A21 e/o sul Ponte in esercizio sulla viabilità ordinaria (incidenti, manutenzioni);
- con la prosecuzione verso la SP234 e la SP415 realizzata mediante il primo stralcio della tangenziale esterna progettata dalla Provincia di Cremona si verrà a creare un sistema tangenziale ad Ovest della città, che assorbirà i flussi con direzione Sud Italia, Torino-Genova e viceversa. Ciò permetterà di alleggerire il traffico sull'attuale tangenziale di Cremona che nella sua porzione Ovest è praticamente una strada urbana. In particolare, considerati i progetti in fase di cantierizzazione per il raddoppio della SP415 tra Spino d'Adda e Crema ed altre varianti di centri abitati (in parte già aperte al traffico) si verrebbe a configurare la creazione di un itinerario veloce che potrebbe attrarre flussi di traffico leggero e pesante diretti verso l'Emilia ed il Sud Italia, provenienti dall'area est della Metropoli Lombarda, dalle aree meridionali delle Province di Bergamo e di Brescia e dalla zona Cremasca. Tale itinerario rappresenta l'alternativa ai tradizionali assi costituiti dall'Autostrada A1 e SS9 (Via Emilia). In direzione sud sarà possibile usufruire di una nuova direttrice direttamente collegata al nuovo raccordo autostradale, costituita dalla cosiddetta strada Cispadana che correrà a sud del Po, con un corridoio all'incirca parallelo al fiume e all'autostrada A1, attraversando le Province di Piacenza, Parma e Reggio Emilia.

VALUTATO che il lavoro di progettazione eseguito durante l'iter istruttorio ha condotto a significativi miglioramenti del progetto rappresentati in particolare dalla ridefinizione del tracciato in corrispondenza della Cascina Mensa, dallo spostamento del Casello di Castelvetro, dalla ridefinizione del Ponte sul Fiume Po e dalla definizione delle opere di compensazione/mitigazione ambientale conseguenti allo studio di incidenza. Resta da valutare – e dovrà farlo il Proponente in sede di progettazione esecutiva – se, come richiesto dal Comune di Castelvetro Piacentino in occasione della riunione pubblica del 25.11.2008 (acquisita al prot. CT VIA/2008/4573 del 27 novembre 2008) 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.

CONSIDERATO che in merito allo scenario trasportistico, l'analisi della domanda è stata effettuata utilizzando il modulo "trasporto" del modello integrato trasporti-territorio Meplan, implementato da TRT per numerosi studi sulla viabilità autostradale e stradale in Italia. L'area simulata dal modello è sovra-regionale, comprendendo buona parte della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia Romagna.

I risultati delle simulazioni di traffico mostrano la valenza dell'intervento di progetto quale opera sia di interesse locale (come alternativa all'uso della A21 per raggiungere la zona industriale di Cremona nella tratta Cremona-Castelvetro) che per gli itinerari di lunga percorrenza, innestandosi su un itinerario che sfrutta anche la riqualifica della strada statale Paullese. Questo suo ruolo a servizio degli spostamenti di lunga percorrenza si accentua ulteriormente nello scenario con la realizzazione della Cispadana:

Nello scenario di progetto-base il nuovo Ponte sul Po ha un traffico pari a circa 24.000 veicoli/giorno e nello scenario con la Cispadana il traffico giornaliero supera di poco i 30.000 veicoli/giorno. La sua realizzazione consentirà, fra l'altro l'eliminazione perenne del traffico pesante dal ponte storico in ferro.

In entrambi gli scenari inoltre si evidenzia il ruolo anche locale dell'infrastruttura, che nella tratta che funge da variante di Castelvetro (con traffici giornalieri tra i 40.000 e i circa 44.000 rispettivamente nello scenario base ed in quello con la Cispadana), sostanzialmente dimezza il traffico, sia leggero che pesante, dell'attraversamento del centro abitato di Castelvetro.

VALUTATO che il progetto mette a disposizione dell'utenza un tratto autostradale adeguato agli standard più moderni, con la prevista realizzazione di asfalto drenante, l'utilizzazione di segnalazioni elettroniche in ingresso del tratto di collegamento idonee ad evidenziare eventuali fenomeni di congestione della A21 ovvero della stessa tratta di collegamento, la diffusa presenza di colonnine SOS, l'utilizzo di parapetti idonei ad evitare salti di corsia.

CONSIDERATO che in merito alla fase di costruzione è prevista la realizzazione di un'area di cantiere principale particolarmente idonea, poiché:

- localizzata a ridosso della realizzanda infrastruttura (subito dopo l'attraversamento del canale navigabile, dalla zona industriale a Castelvetro);
- accessibile direttamente dallo stesso canale navigabile, a confine dello stesso, sul finire della darsena del Porto di Cremona, con conseguente alleggerimento del traffico veicolare;
- confinante con un cementificio, con relativa ulteriore riduzione del traffico veicolare;
- posta quasi di fronte alle acciaierie, con possibilità di utilizzare, per i rilevati, i sottoprodotti della lavorazioni delle stesse acciaierie, compatibilmente con le indicazioni dell'ARPA Lombardia che dovranno essere acquisite;
- anche le altre aree individuate per l'ubicazione dei campi e dei cantieri non presentano caratteristiche particolari di pregio dal punto di vista ambientale. Esse sono caratterizzate dall'assenza di edifici e di coltivazioni; sono principalmente localizzate ad una distanza piuttosto limitata dalle aree interessate dai lavori.

VALUTATO che la documentazione presentata individua delle modalità che tengono conto delle disposizioni derivanti dall'applicazione del decreto legislativo 152/06 ed in particolare dell'art. 186, comma 3;

VALUTATO che, sempre in merito alla fase di costruzione, la tipologia di intervento e le modalità che il progettista ha adottato consentono di ridurre al minimo le interferenze ambientali.

Sarà comunque necessario prestare particolare attenzione alla salvaguardia:

- delle acque, sia superficiali che sotterranee, con idonei schemi operativi relativi al trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni, dai piazzali, dalle officine e dal lavaggio delle betoniere;
- della salute pubblica, del disturbo alle aree residenziali e ai servizi ivi incluse le viabilità sia locale che di collegamento;
- del clima acustico;
- dell'inquinamento atmosferico ed in particolare imponendo:
 - nei cantieri esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB) o, in alternativa, veicoli muniti di filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT;
 - ai veicoli pesanti che verranno adottati per le attività di costruzione e transitanti sulla viabilità autostradale ed ordinaria il rispetto delle norme corrispondenti "Euro4".

Le opere di attraversamento devono permettere il transito dei mezzi d'opera sulle sponde e sulle arginature esistenti anche a mezzo di opere provvisorie quali rampe in terra ecc.

Bisognerà massimizzare l'utilizzazione del trasporto via acqua, riducendo così il traffico veicolare.

VALUTATO che dovranno essere assunti tutti i necessari livelli di tutela per garantire la salute pubblica di tutta la popolazione interessata dalle attività di realizzazione

VALUTATI gli interventi a verde di compensazione che sono stati previsti e che daranno un contributo positivo al miglioramento della qualità dell'aria, il cui stato dovrà essere comunque monitorato.

CONSIDERATO che gli obiettivi di mitigazione proposti in sede di SIA considerano il rispetto dei limiti previsti dal Decreto del Presidente della Repubblica del 30 Marzo 2004 n° 142: "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n° 447".

RITENUTA non soddisfacente l'analisi di progetto circa la componente vibrazioni, pur tenendo conto degli impatti marginali sia in fase di realizzazione che di esercizio dell'opera, impatti che comunque dovranno essere meglio approfonditi;

CONSIDERATO che per la componente salute pubblica i risultati delle valutazioni effettuate relativamente alle componenti potenzialmente interagenti con la salute umana, in particolare rumore e atmosfera, hanno evidenziato livelli di impatto sostanzialmente conformi alle prescrizioni normative, anche alla luce anche delle mitigazioni assunte.

CONSIDERATO che è stata presentata una dettagliata analisi idraulica, richiesta peraltro anche dall'Autorità di Bacino; per il rilascio del relativo parere. L'analisi del rischio idraulico è stata effettuata con la verifica idraulica della portata duecentennale per tutti gli attraversamenti dei corsi d'acqua pubblici, che ha evidenziato che tra stato attuale e di progetto non vi sono sostanziali modifiche dei livelli idrici a monte ed a valle degli attraversamenti, non modificando pertanto la pericolosità idraulica dei corsi d'acqua.

CONSIDERATO che per il controllo della componente idraulica ed idrogeologica nelle diverse fasi di intervento è stato proposto un piano dettagliato di monitoraggio, che comprende le tre fasi di ante, corso e post operam, che tuttavia dovrà essere aggiornato.

CONSIDERATO che le acque di piattaforma saranno raccolte mediante elementi longitudinali di raccolta (canalette) e collettori che prima del loro recapito nel reticolo naturale passeranno attraverso adeguati presidi idraulici (sistema chiuso), con la duplice funzione di sedimentatore e separatore oli e fanghi.

CONSIDERATO il parere dell'Autorità di Bacino per il Fiume Po, in data 21 novembre 2008, con nota prot. n. 5776/CM acquisito al prot. CTVIA n. 4498 del 24 novembre 2008, che ha confermato il parere di compatibilità idraulica in merito al tracciato dell'opera, considerando che la proposta per la nuova tipologia di attraversamento (luce centrale di ampiezza pari a 200 m e inserimento di due luci di ampiezza pari a 75 m sul ramo laterale) "...è maggiormente compatibile con l'assetto idraulico e morfologico definiti nella pianificazione di bacino vigente (PAI e Programma Generale di gestione dei sedimenti)". Nella nota sopra citata, l'Autorità di Bacino richiede anche che "...prima della progettazione esecutiva dell'opera venga sviluppato 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 e 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...". Inoltre chiede che "...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".

VALUTATO di acquisire le indicazioni formulate dall'Autorità di Bacino quali "Prescrizioni" al presente Parere.

VALUTATO che

Relativamente alla permeabilità per la fauna, è necessario implementare i progetti esecutivi ed i capitolati per gli appalti al fine di attuare efficacemente tutti gli interventi indicati nello studio di impatto ambientale (adeguamento della rete di recinzione e dei sottopassi, raccordo vegetazionale agli imbocchi, ecc) e comunque prevedere quanto necessario per garantire la continuità dei corridoi ecologici. In particolare è opportuno richiedere al Proponente di valutare, in sede di progettazione esecutiva, 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.

VALUTATO che

Gli interventi di ripristino vegetazionale dovranno avere la funzione primaria di ristabilire la configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale, facilitando l'innescio dei naturali processi di ricolonizzazione ed adattamento.

VALUTATO che

Al fine di mitigare l'impatto sugli ecosistemi protetti, dovranno essere realizzate tutte le opere di compensazione e le mitigazioni previste nella relazione di incidenza; in aggiunta alle stesse il G.I.

ACCIDENTE MARE
ca
e VAS
12/a

ha ritenuto opportuno prevedere interventi diretti di conservazione dello storione cobice (Accipenser naccari) ed, in particolare - considerato che la specie è estinta a livello locale - il Proponente dovrà presentare un progetto con un intervento diretto che indichi i punti di inserimento, l'età e la quantità degli esemplari immessi.

CONSIDERATO che è necessario prevedere l'adozione di opportuni accorgimenti in fase di realizzazione del progetto, accorgimenti tutti riportati in sede di prescrizioni al presente Parere.

CONSIDERATO che per la qualità del paesaggio l'area interessata dal progetto coinvolge un ambito territoriale caratterizzato in prevalenza da un paesaggio agricolo, se si esclude il tratto iniziale (Cavatigozzi e l'area industriale di Cremona) ed il tratto finale (in prossimità del nuovo casello autostradale). Sotto l'aspetto fisiografico questo paesaggio è caratterizzato da un sistema di pianura che consente ampie visuali e grande panoramicità. Per tale motivo, accogliendo l'osservazione presentata dal Comune di Castelvetro Piacentino in occasione della riunione pubblica tenutasi in data 25 novembre 2008, verbale acquisito al prot. CTVIA n. 4572 del 27 novembre 2008, si chiede al Proponente di valutare la possibilità di ridurre l'altezza del rilevato tra l'argine Maestro ed il Fosso La Morta, in sponda piacentina.

Tante premesso, letto, ritenuto, visto e considerato,

SI ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto 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, a condizione che:

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:

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

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 fotocatalitici;

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.

La Verifica di Ottemperanza di tutte le prescrizioni del presente Parere riguardanti l'alveo e la golenia del Fiume Po sono poste a carico della Autorità di Bacino. Le residue prescrizioni saranno verificate dal MATTM.

...BIENTE
MARE
ca
e VAS
12/a

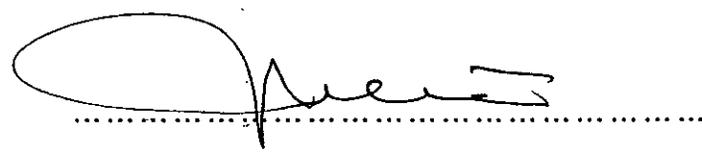
Presidente Claudio De Rose

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

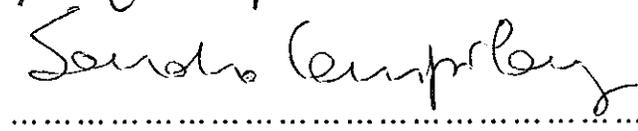
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



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



Avv. Sandro Campilongo (Segretario)



Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

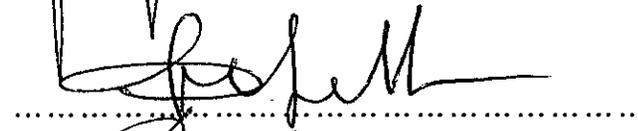
Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE

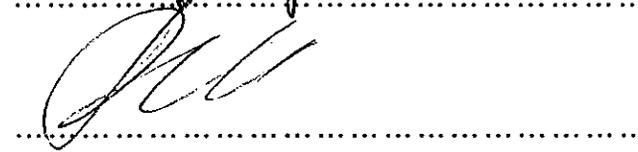
Dott. Renzo Baldoni



Prof. Gian Mario Baruchello



Dott. Gualtiero Bellomo



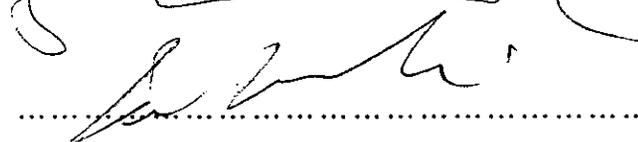
Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino



Ing. Eugenio Bordonali



ING. GRAZIANO FALAPPA

PROF. GIUSEPPE FRANCO FERRARI

AVV. FILIPPO GARGALLO DI CASTEL LENTINI

PROF. ANTONIO GRIMALDI

ING. DESPOINA KARNIADAKI

DOTT. ANDREA LAZZARI

ARCH. SERGIO LEMBO

ARCH. SALVATORE LO NARDO

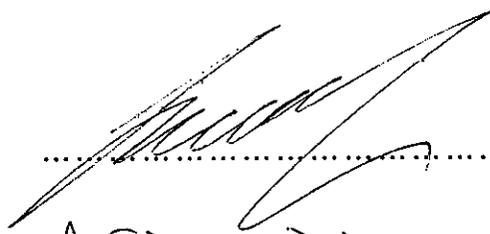
ARCH. BORTOLO MAINARDI

PROF. MARIO MANASSERO

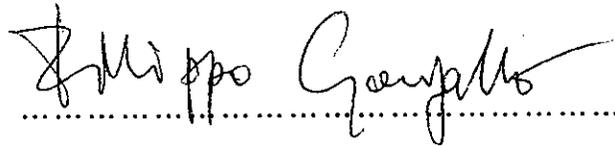
AVV. MICHELE MAUCERI

ING. ARTURO LUCA MONTANELLI

ING. SANTI MUSCARÀ

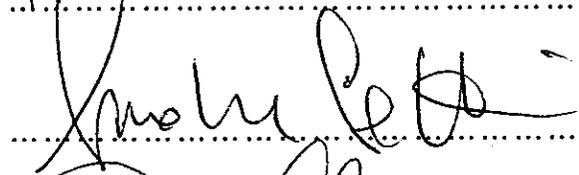


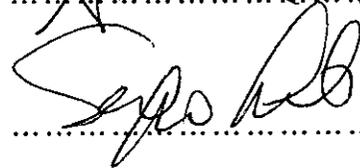
ASSENTE

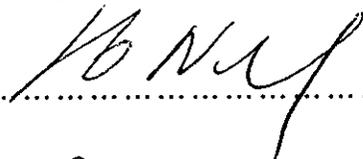


ASSENTE

ASSENTE



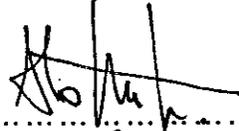


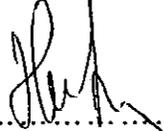


ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE





Avv. Rocco Panetta



Arch. Eleni Papajeludi Melis



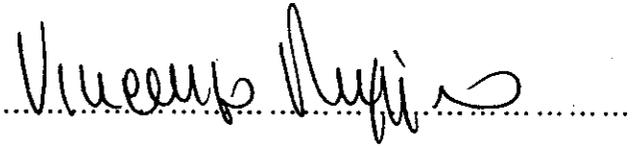
Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Dott.ssa Francesca Federica Quercia



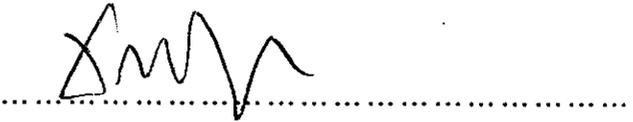
Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Arch. Giuseppe Venturini

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

La presente copia fotostatica composta
di N° 10 (Dieci) fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 17.12.08

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