



**Legambiente.Piacenza**



Legambiente Piacenza, Circolo Emilio Politi  
[legambientepiacenza@poste-certificate.it](mailto:legambientepiacenza@poste-certificate.it)

insieme a:

Comitato No Tube Piacenza

e

Comitato Terme e Val Trebbia

(Per una ECONOMIA di vallata)

Alla c.a.

Ministero della Transizione Ecologica,  
D. G. Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo,  
Via C. Colombo 44, 00147 Roma  
PEC: [cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)

e p.c.

Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio  
per le province di Parma e Piacenza  
PEC: [mbac-sabap-pr@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-pr@mailcert.beniculturali.it)

Al Sig. Sindaco e Amministrazione Comunale di Travo  
PEC: [comune.travo@sintranet.legalmail.it](mailto:comune.travo@sintranet.legalmail.it)

Al Sig. Sindaco e Amministrazione Comunale di  
Rivergaro  
PEC: [comune.rivergaro@sintranet.legalmail.it](mailto:comune.rivergaro@sintranet.legalmail.it)

**OGGETTO: Ammodernamento S.S. n. 45 “Val Trebbia” del tratto compreso tra Cernusca e Rivergaro in prov. di Piacenza - Procedura di Provvedimento Unico in materia Ambientale n. 7371 avviata il 31/08/2021; OSSERVAZIONI AL PROGETTO.**

Il progetto di ammodernamento della Strada Statale 45 compreso tra l'abitato di Rivergaro e la località Cernusca in comune di Travo, presenta una serie di criticità che richiedono, a nostro parere, la modifica delle soluzioni progettate, integrando i criteri di progettazione con il principio del rispetto del valore ambientale e paesaggistico dei luoghi ed il minor danno possibile al contesto abitativo presente.

In specifico rileviamo:

- il costo esorbitante delle opere in progetto, considerato che il tratto interessato è solo di 11 Km;
- l'elevato numero di rotonde 8 di cui una già realizzata, per lo stesso tratto;
- l'invasività delle opere progettate nel tratto Fabiano-Cisiano a danno del contesto abitativo presente;
- lo scostamento delle opere in progetto dal tracciato esistente nel tratto Cisiano-Le Piane, Le Piane-Coni e viadotto Cernusca, realizzando veri e propri tratti in variante;
- la grande invasività del viadotto Cernusca;



**Legambiente.Piacenza**



- l'insufficienza delle misure di compensazione riferite alla fauna e il danno prodotto dall'artificializzazione realizzata nei corsi d'acqua interessati dal rifacimento dei ponti.

La filosofia di progetto in primis è quella di aumentare la sicurezza aumentando la dimensione della piattaforma stradale, adeguandola a quella dei tratti già ammodernati a valle e a monte, e diminuendo il numero degli accessi mantenendo il tratto stradale esistente, risultato della rettificazione del tracciato. La seconda è quella della fluidificazione della circolazione ottenuta con la rettificazione del sinuoso tracciato esistente. Queste scelte comportano il mantenimento della stragrande maggioranza del tracciato esistente con funzione di raggruppamento degli accessi. Tale scelta comporta la realizzazione di un elevato numero di rotonde (7) che hanno per lo più funzione di raccordo tra le viabilità di progetto ed il tracciato esistente.

Tale scelta, che è sicuramente meritevole sul piano dell'aumento della sicurezza, comporta però un grande impatto paesaggistico ed ambientale oltre che impattare notevolmente sul tessuto urbano presente, in particolare nel tratto Fabiano-Cisiano. Crediamo che la progettazione debba essere riconsiderata per diminuire l'invasività paesaggistica e territoriale, mantenendo il più elevato possibile grado di sicurezza che si riesce a realizzare. Questo ovviamente si tradurrà in una non completa corrispondenza con le norme in materia di progettazione delle infrastrutture stradali. Questo a nostro parere è giustificato dall'elevato grado di valenza ambientale e paesaggistica del tratto, ampiamente riconosciuta anche nella documentazione di progetto e dal forte impatto sul territorio urbanizzato che giustifica il declassamento di numerosi tratti. Allo stesso tempo va rilevato che gran parte degli accessi sono dovuti o a limitati insediamenti urbani (Le Piane, Coni, Dolgo) o singole abitazioni spesso seconde case abitate pochi mesi all'anno. Sempre in una ottica di bilanciamento tra esigenze di sicurezza e riduzione dell'impatto paesaggistico e territoriale, una soluzione accettabile ci sembra quella di sostituire gran parte delle rotonde progettate con svincoli canalizzati (intersezione a raso con corsia centrale di accumulo e accelerazione). Un buon compromesso con un buon grado di sicurezza.

### **Sulla base delle suindicate considerazioni si OSSERVA asse per asse:**

#### **ASSE 1**

Il tratto in questione è compreso tra la fine dell'abitato di Rivergaro e la località Molinazzo. Questo tratto è quasi totalmente urbano, in particolare il tratto che attraversa l'abitato di Fabiano ed il tratto che attraversa l'insediamento urbano del Molinazzo. L'unico tratto che ha caratteristiche extraurbane è quello tra la località Bellaria e Fabiano.

#### Si propone

- di inserire una prima rotonda, di inizio tratto, nell'intersezione tra la S.S. 45, l'ingresso di Rivergaro e la S.P. 40. In particolare l'innesto con la S.P. 40, per il grande volume di traffico, necessita di un intervento che risolva i problemi di sicurezza che si manifestano;
- di eliminare la rotonda 1 che serve per immettersi nel quartiere Molinazzo. Tale soluzione permetterebbe di ridurre la superficie dell'intervento, permettere una migliore risagomazione della carreggiata limitando l'invasione del territorio urbanizzato e sostituendo la rotonda con uno svincolo canalizzato come da foto successiva (questo esempio è l'incrocio che dalla S.S. n. 45 va verso Donceto nei pressi della località Perino). Tutto ciò è permesso dalla riclassificazione di tale tratto da extraurbano a urbano.

In questo tratto la rotonda 1 serve solo a mettere in sicurezza l'ingresso su Molinazzo senza servire a concentrare gli accessi.



Legambiente.Piacenza



Questo esempio di svincolo è ciò che viene proposto dalle scriventi associazioni anche per gli altri Assi ove si chiede di sostituire la rotonda, adattandolo ovviamente alla situazione esistente.

## ASSE 2

Il tratto in questione è compreso tra la località Molinazzo e l'abitato di Cisiano. Come sopra detto il tratto del Molinazzo ha caratteristiche urbane come quello che attraversa Cisiano. In particolare questo tratto ha caratteristiche urbane, non solo per la presenza di numerose abitazioni, ma anche per la presenza di funzioni superiori, quali un ristorante.

### Si propone

- la sistemazione dell'innesto con la strada che sale a Rallio, che presenta un buon volume di accessi in entrata e in uscita. Per questo incrocio si propone l'inserimento di uno svincolo canalizzato;
- di eliminare la rotonda 2 che serve ad immettersi verso l'abitato di Cisiano, sostituendola con uno svincolo canalizzato.

## ASSE 3

Il tratto in questione è compreso tra l'abitato di Cisiano e l'abitato di Le Piane. Tale tratto è il primo totalmente extraurbano e quindi ha meno vincoli territoriali, mantenendo quelli paesaggistico-ambientali.

### Si propone

- il mantenimento del tracciato esistente fin dopo il castello di Montechiaro, adeguando la piattaforma stradale alle caratteristiche di progetto e risagomando solo le curve per migliorare la visibilità;
- di eliminare la rotonda 3 che serve ad immettersi all'abitato di Le Piane, sostituendola con uno svincolo canalizzato.



**Legambiente.Piacenza**



#### **ASSE 4**

Il tratto in questione è compreso tra l'abitato di Le Piane e quello di Coni. Anche tale tratto è completamente extraurbano. Tale tratto è totalmente in variante, mantenendo il tracciato attuale, praticamente parallelo al solo scopo di canalizzare gli accessi. In realtà gli unici accessi esistenti sono quelli di Colombarola e di Coni, che avendo un limitato numero di abitazioni e quindi di accessi, non necessita di particolari modifiche né di rotonde né di svincoli canalizzati.

#### Si propone

- di eliminare il tratto in variante, mantenendo l'ipotesi di progetto sulla linea del tracciato esistente procedendo alla risagomazione delle curve e all'adeguamento della sezione stradale;
- di eliminare la rotonda 4 diventata inutile per l'eliminazione del tratto in variante.

#### **ASSE 5**

Il tratto in questione è compreso tra l'abitato di Coni e l'intersezione con la S.P. 40 in località Casino Agnelli che da l'accesso a Travo. Tale tratto è totalmente extraurbano tranne l'ultima parte in prossimità di Casino Agnelli. Data l'eliminazione della rotonda n. 3, il resto del progetto mantiene il tracciato esistente con l'adeguamento della sezione stradale, fino al tratto in prossimità di Casino Agnelli, dove si mantiene l'attuale configurazione stradale. La rotonda 5 si colloca in ambiente già antropizzato e in presenza di un notevole volume di traffico in ingresso e uscita verso Travo.

#### **ASSE 6**

Il tratto in questione è compreso tra lo svincolo per Travo ed il tratto a monte dell'abitato di Quadrelli. Tale tratto a prevalenza urbana mantiene l'attuale sede stradale in prossimità e nell'attraversamento dell'abitato di Quadrelli. Dopo l'abitato di Quadrelli il progetto prevede la risagomazione di alcune curve fino ad arrivare ad un tratto dove viene realizzata la rotonda 6 che non dà accesso a nessun abitato o gruppi di case.

#### Si propone

- di eliminare la rotonda 6 che ha funzione solo di accesso all'alveo del fiume con una viabilità utilizzata solo per i lavori di regimazione idraulica del fiume.

#### **ASSE 7**

Il tratto in questione è compreso tra la progettata rotonda 6 e l'abitato di Dolgo. Tale tratto, totalmente extraurbano, mantiene gran parte del tracciato esistente fino all'accesso all'abitato di Dolgo. Qui a monte di tale accesso viene realizzata la rotonda 7 che serve a mettere in sicurezza l'accesso a Dolgo.

#### Si propone

- di eliminare la rotonda 7 che serve unicamente ad accedere all'abitato di Dolgo, sostituendola con uno svincolo canalizzato.

#### **ASSE 8**

Il tratto in questione è compreso tra la progettata rotonda 7 e la rotonda 8 esistente che rappresenta il fine tratto. In questo tratto il tracciato di progetto è totalmente in variante bypassando l'abitato di Cernusca. Il tratto in questione viene classificato come extraurbano, mentre il tracciato esistente attraversa l'abitato di Cernusca. Questo tratto ha caratteristiche sicuramente urbane per la presenza



**Legambiente.Piacenza**



non solo di funzioni abitative ma che presenta anche funzioni superiori per la presenza di un bar ristorante. Tale situazione permette la declassazione di una parte del tracciato, mantenendolo nella sede esistente.

#### Si propone

- la riduzione del viadotto Cernusca prevedendolo solo nella prima parte che rettifica le prime due curve. La riduzione del viadotto Cernusca permette di risolvere il principale problema di inserimento paesaggistico ambientale del progetto. Assieme a questo si limita anche il consumo di suolo, la necessità imponente di materiali per la realizzazione del rilevato a servizio della sede stradale. Tutto ciò al prezzo del declassamento di tale tratto e del mantenimento del tracciato esistente che presenta raggi di curvatura diversi da quelli di progetto. Il bilanciamento quindi tra esigenze viabilistiche ed inserimento paesaggistiche-ambientali oltre che territoriali. Il bilanciamento di queste esigenze, a nostro parere, pende a favore del mantenimento del tracciato esistente per le evidenti ragioni di carattere paesaggistico ambientale unite alla riduzione dei lavori necessari, sia in termini di materiali che di spesa, riducendo anche in parte i tempi di realizzazione dell'opera. Allo stesso tempo la realizzazione della prima parte del viadotto, permette successivamente di valutare le condizioni di sicurezza del tratto non adeguato, permettendo di realizzare successivamente diversa soluzione progettuale.

### **SISTEMAZIONE CANALI**

Il progetto prevede di artificializzare i tratti di attraversamento di canali e piccoli corsi d'acqua. La tipologia di intervento sembra quella dei massi cementati. I corsi d'acqua andrebbero lasciati naturali e non artificializzati con la sagomatura con massi come previsto in progetto. L'adeguata fondazione di spalle e pile dovrebbe consentire il libero deflusso delle acque anche in caso di erosioni dovute alle piene. L'inserimento di opere artificiali, come dimostrato, aumenta l'erosione e interrompe la continuità fluviale indispensabile per la sopravvivenza della fauna ittica oltre ad essere causa di continue successive costose manutenzioni.

#### Si propone

- di sostituire tale tipologia con sistemi naturali e permeabili come indicato nella progettazione naturalistica. In questo caso sono da privilegiare l'uso di materiali naturali quali pali in castagno, rinverdimenti con salici, utilizzo di gabbioni con pietrame sciolto. Questo comporterebbe anche un reperimento locale dei materiali in un'ottica di economia circolare.

### **BARRIERE ANTIRUMORE**

Sono previste 5 barriere antirumore. Tali barriere di tipo trasparente sono un gravissimo rischio per l'impatto degli uccelli, come evidenziato dalle foto nella pagina successiva, realizzate in prossimità delle barriere antirumore a valle di Perino di fronte alla località Rivebelle.



Legambiente.Piacenza





**Legambiente.Piacenza**



### Si propone

pertanto che vengano realizzate solo quelle di tipo non trasparenti. Nel caso che per ragioni di sicurezza stradale siano indispensabili barriere trasparenti, dovrebbero essere previste con rigature evidenti a non più di 10 cm l'una dall'altra per evitare per quanto possibile tali impatti.

Con i risparmi che si possono ottenere dalle modifiche al progetto presentato, si richiede di intervenire sulle barriere antirumore sopra citate al fine di impedire la strage di fauna selvatica, anche protetta.

### **MISURE DI COMPENSAZIONE**

Per le opere a verde il progetto prevede la piantumazione di specie vegetali rispettose del contesto naturale esistente. Il problema però riguarda la manutenzione successiva di tali rinverdimenti. Il progetto prevede un generico piano di manutenzione. Forse sarebbe necessaria una adeguata fidejussione, al fine di garantire la manutenzione nel tempo.

### **Conclusioni:**

**L'insieme delle proposte indicate realizza, a nostro parere, un netto miglioramento dell'integrazione tra le opere di progetto ed il contesto territoriale, ambientale e paesaggistico. Tali proposte riducono anche le opere in progetto (rotonde, svincoli, viadotto) riducendo notevolmente il volume dei materiali necessari, ottenendo contemporaneamente la riduzione dei costi e dei tempi di realizzazione. Tali proposte meritano di essere messe sulla carta per rendere la procedura di Valutazione di Impatto credibile nella parte che riguarda il confronto tra soluzioni progettuali diverse. Nella documentazione di progetto il confronto avviene tra l'ipotesi di progetto e l'opzione zero. Riteniamo che esista anche una terza ipotesi, più rispettosa del contesto territoriale e paesaggistico-ambientale. Chiediamo che il proseguo della procedura possa prevedere anche il confronto con queste ipotesi.**

Certi della Vostra attenzione, si porgono cordiali saluti.

Piacenza 19-12-2021  
Via Giordani, 2 – 29121 (PC)  
Tel 0523-332666

c/o LEGAMBIENTE  
Circolo di Piacenza  
Binelli Fabrizio

*Spett.le*  
**Ministero della Transizione Ecologica**  
**D. G. Crescita Sostenibile e Qualità Sviluppo**  
**Via C. Colombo 44 - 00147 Roma**  
*C/c: Amministrazioni Comunali di Rivergaro e Travo (PC)*

Oggetto: **A.N.A.S. S.p.A. - DIREZIONE PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE LAVORI - SS45 DELLA VAL DI TREBBIA - AMMODERNAMENTO DELLA STATALE, NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO - PROGETTO DEFINITIVO - OSSERVAZIONI DEL CONSIGLIO DI ZONA SUD, RIVERGARO**  
*(anche in nome e per conto di altri residenti e utenti)*  
Inviare via PEC a: [cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)

Quelli che seguono sono i punti, rilevati in occasione di numerosi incontri sul tema cui hanno presenziato, oltre agli scriventi, amministratori e privati cittadini, sistematizzati ed inseriti nel presente documento di osservazioni, che devono essere considerate come effettuate a titolo sia di cittadini del Comune di Rivergaro, sia di altri utenti della SS45.

Le citate osservazioni, nell'ambito della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e della relativa Fase di Osservazioni, vengono inviate ad ANAS, dallo scrivente in qualità di Presidente di Consiglio di Zona Sud del Comune di Rivergaro, anche in nome e per conto degli altri Consiglieri indirettamente firmatari della presente, che a loro volta hanno raccolto istanze di altri cittadini.

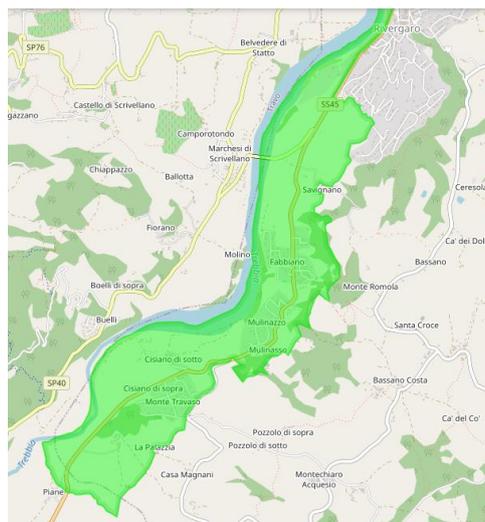
Si premette ulteriormente che la Zona Sud del territorio comunale di Rivergaro comprende, tra le altre, anche le località Fabbiano, Mulinazzo, Cisiano, direttamente interessate dal progetto in oggetto, e quindi anche l'intero tratto rivergarese dell'opera.

## **1. PRESUPPOSTI E OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DEL PROGETTO DEFINITIVO**

Quanto segue si basa sui seguenti presupposti e sulle seguenti considerazioni:

- A. si intende qui e nel seguito con "Progetto Definitivo" quello in oggetto, e con "Progetto Esecutivo" quello che verrà predisposto a valle della Fase di Osservazioni;

- B. la SS45 può e deve essere migliorata, rispetto al suo stato di fatto attuale, ma al contempo può e deve essere migliorato anche il Progetto Definitivo, nel rispetto delle valenze e della finalità sotto indicate;
- C. tra gli obiettivi del Progetto Definitivo, quello dell'ammodernamento, per come presentato, sembra fine a se stesso, in quanto ottenuto solo con numerose, sostanziose e invasive modifiche allo stato attuale, modifiche che tuttavia talvolta, oltre che superflue, sono addirittura tra loro in conflitto: ad esempio il sovra-dimensionamento, rispetto a quanto si ritiene necessario e sufficiente, di alcune opere, impone poi interventi di mitigazione che si potrebbero limitare ridimensionando le opere;
- D. un ulteriore miglioramento nel Progetto Esecutivo potrà derivare da una sistematica verifica della conformità del Progetto Definitivo rispetto ai precetti di leggi (consumo di suolo), piani urbanistici e di settore, vincoli esistenti, che in alcuni casi non sembrano essere considerati nella giusta dimensione e collocazione (es.: v. estensione Parco Trebbia - figura sottostante - e relative implicazioni);



<http://www.parchidelducato.it/map.php>

- E. un miglioramento ulteriore del livello di sicurezza, per abitanti ed utenti, rispetto a quanto già inserito nel Progetto Definitivo, può essere ottenuto provvedendo alla ulteriore, seppur mirata, estensione di alcuni elementi progettuali, quali tratti ciclabili, ad esempio specialmente sulle rotatorie, e alla sistematizzazione dell'allargamento della sede stradale in corrispondenza di fermate degli autobus di servizio pubblico;
- F. in tal senso gli interventi dovranno garantire maggiore aderenza alle esigenze dei residenti in termini ad esempio di possibilità di attraversare e percorrere la stessa SS45 per raggiungere cassonetti, fermate corriere, e il vicinato;

G. le modifiche da inserire nel Progetto Esecutivo anche recependo le osservazioni sotto dettagliate ed emerse anche in occasione di incontri pubblici, dovranno e potranno essere orientate alla riduzione e mitigazione dell'impatto ambientale che l'attuazione tout-court del Progetto Definitivo comporterebbe, riduzioni e mitigazioni che, a titolo esemplificativo e non esaustivo, dovranno riguardare la movimentazione di mezzi d'opera e materiali, l'inquinamento ambientale connesso tanto alla Fase Attuativa di realizzazione delle opere, quanto a quella successiva, nonché la riduzione dell'impatto paesistico / paesaggistico ed il consumo di suolo.

Inoltre, e più in generale, andranno rivisti gli obiettivi primari di progetto (ammodernamento non sottintende per forza miglioramento), privilegiando ulteriormente le scelte a favore della sicurezza che non penalizzino il territorio.

## **2. OPERE IN AUMENTO E DIMINUZIONE**

Quelle che seguono sono osservazioni specifiche al Progetto Definitivo e suggerimenti per migliorarlo nella direzione indicata al paragrafo precedente.

Relativamente alle opere aggiuntive, verificato che il Progetto Definitivo non prevede alcuna soluzione alle due principali intersezioni sulla SS45 in territorio di Rivergaro, si chiede di prevedere l'inserimento nel Progetto Esecutivo di:

- A. una nuova rotatoria, e relative opere di collegamento, nel tratto iniziale verso valle (Nord) dell'opera in oggetto, tra il Ristorante Bellaria ed il primo accesso (quello più a Sud) al centro di Rivergaro, con finalità di miglioramento della sicurezza della SS45 in corrispondenza della intersezione da/a SP40;
- B. un'opera idonea (es.: localizzato allargamento della sede stradale e inserimento di terza corsia centrale) in corrispondenza della intersezione della SS45 con la Strada Comunale per Monte Travaso > Rallio, intersezione ubicata nel tratto di SS45 tra le località Mulinazzo e Cisiano.

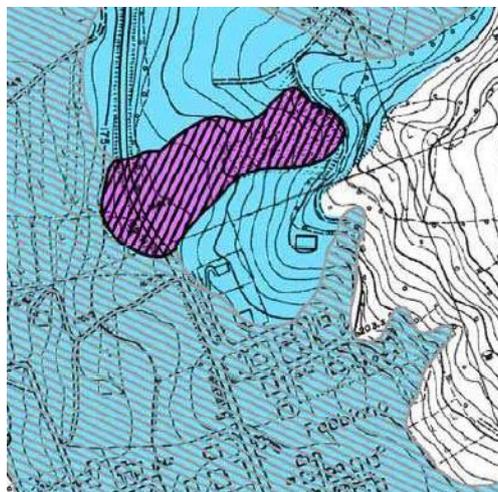
Viceversa si ritiene che le previsioni del Progetto Definitivo siano sovradimensionate per numero complessivo e per mole delle singole opere (es.: rotatorie), per cui si chiede di prevedere nel Progetto Esecutivo:

- C. una riduzione in generale del numero delle rotatorie, rivedendo le priorità che hanno portato ad individuarne sette (7) nuove, con loro parziale sostituzione con soluzioni alternative (es.: intersezione a raso a T, canalizzata, con corsia/e di accumulo centrale/o di accelerazione decelerazione laterale);
- D. revisione radicale del Progetto degli interventi in località Cisiano, dove, oltre alla rotatoria, nel Progetto Definitivo è prevista peraltro anche una delle aree di cantiere, oltre alla eliminazione di fatto degli spazi attualmente fruibili per parco giochi, possibilità di parcheggio, raccolta differenziata rifiuti;
- E. modifica in riduzione dell'intervento previsto per il collegamento della SS45 con la ottava rotatoria, quella esistente, posta in località Cernusca, che verrebbe modificata creando un rilevato ed un viadotto inutilmente imponenti, nonché un raddoppio della sede stradale superfluo, nonché dannoso per le casse comunali.

Si ritiene quindi in generale che il Progetto Esecutivo debba prevedere soluzioni che, rispetto a quanto inserito attualmente nel Progetto Definitivo, garantiscano una riduzione della dimensione globale degli interventi, riduzione che a sua volta garantirebbe una corrispondente riduzione del consumo di suolo, dell'impatto paesaggistico e visivo, delle movimentazioni di mezzi d'opera e materiali, nonché infine dei tempi di realizzazione e quindi anche del disagio, sia per i residenti, che per gli utenti (ivi compresi i turisti).

Con la riduzione della dimensione globale di cui sopra si otterrebbero benefici e risparmi riutilizzabili, che andranno inseriti in Progetto Esecutivo, prevedendo ulteriormente:

- F. ulteriori e più estesi interventi di stabilizzazione dei versanti in dissesto (frane attive e/o quiescenti) interessati dall'opera stradale, in particolare in corrispondenza del relativo attraversamento dell'abitato di Fabbiano (v. figura);



- G. la posa estensiva lungo l'intero tracciato dell'opera (11 km) di polifore idonee per il successivo inserimento di sottoservizi tecnologici (es.: linee elettriche, fibra ottica, ...);
- H. adeguamento iniziale e manutenzione periodica, fino a conclusione lavori, delle altre strade, provinciali e comunali, che per tutta la durata della realizzazione delle opere verranno utilizzate come percorsi alternativi alla SS45.

Quanto sopra non dovrà in alcun modo essere realizzato a discapito di altre misure di compensazione od opere di mitigazione, che anzi andranno incrementate, né di forme di risarcimento, già inserite nel Progetto Definitivo e/o previste da altri dispositivi di legge.

Il Progetto Esecutivo dovrà inoltre indicare, con maggior dettaglio, il destino dei tratti dell'attuale SS45 che verranno abbandonati dai tratti in variante, in termini di interventi di demolizione e soprattutto di recupero ambientale dei tratti interessati.

Si ritiene infine di richiedere uno o più incontri con il/i Progettista/i di ANAS, anche nell'ambito di una eventuale e auspicata procedura / istruttoria pubblica, di confronto e spiegazione tecnica delle soluzioni adottate, delle relative motivazioni e delle alternative già valutate da ANAS, di quelle parziali suggerite dalle osservazioni di Comuni e privati, nonché delle modalità di recepimento di queste ultime.

*Rivergaro (PC), 19 dicembre 2021*

Presidente Consiglio Zona Sud Rivergaro: **Dott. Paolo Cerutti**



anche in nome e per conto dei Consiglieri:

**Brigati Luigi**  
**Giorgi Antonella**  
**Rebessi Sara**  
**Rolando Silvia**

**Ministero della transizione ecologica,  
D. G. Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo,  
via C. Colombo 44,  
00147 Roma.  
Via mail: [cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it);**

## **Oggetto : Osservazioni in merito al progetto di ammodernamento S.S.45 della Val Tebbia**

### **PREMESSO**

1. che in data 21/10/2021 sono stati pubblicati sul sito del Ministero della Transizione Ecologica l'avviso pubblico e la documentazione relativa il progetto di ammodernamento S.S. 45 della Val Tebbia ;
2. che i firmatari della presente sono residenti stabili o stagionali in frazione Mulinazzo di Fabiano (Rivergaro) , oltre che residenti soggetti ad esproprio ed indicati nel documento , tratto dalla documentazione di cui al punto 1. , S02-T00ES00ESPEE01\_A – ESPROPRI – Elenco Ditte – sezione Comune di Rivergaro - ai numeri : 36-37-45-48-49-50-53-55-56-57 : le firme sono riportate in allegato 1 ;
3. che nell'avviso pubblico viene indicato in 60 giorni dalla data della pubblicazione il termine massimo entro cui fare pervenire le osservazioni al progetto

### **TUTTO CIO' PREMESSO SI OSSERVA**

- I. Il progetto prevede la realizzazione di 7 rotatorie in un tratto di 11 km , con impatto visivo che compromette l'aspetto paesaggistico e la fruizione del panorama che contraddistinguono da sempre la Val Tebbia attirando flusso turistico ;
- II. La realizzazione di queste rotatorie va a creare una incomprensibile discontinuità realizzativa tra i tratti Bobbio-Cernusca a monte e Rivergaro-Piacenza a valle , ed è più compatibile con un contesto periferico/industrializzato che con una valle che fa della bellezza naturale il suo punto di forza ;
- III. Oltre a questo , le rotatorie porteranno nei periodi di maggiore fruizione del tratto interessato ad incolonnamenti di veicoli con relativo inquinamento acustico e ambientale, ancora peggiore rispetto a quanto possa avvenire oggi ;
- IV. Le rotatorie non permetteranno la maggior fluidità di percorrenza diminuendone i tempi come auspicato dagli abitanti della Val Tebbia che scendono da sopra Cernusca ;
- V. Come alternativa alle rotatorie , che appaiono anche soluzioni sovradimensionate per la mole di traffico in ingresso ed uscita dalla SS45 che devono gestire ( ad eccezione della rotatoria 5 - bivio per Travo) , si potrebbero realizzare con molto meno consumo di suolo ed impatto

visivo/ambientale , opportuni svincoli con corsie di canalizzazione: la rotonda 6 appare poi incomprensibile , dal momento che non porta a raccogliere alcun traffico verso o dalla SS 45 . Inoltre non comprendiamo come mai non sia stata considerata la realizzazione della rotatoria al bivio per Statto , dove la mole del traffico da gestire è sicuramente elevata ;

- VI. Nel tratto appena prima della rotatoria 1 e poi tra la rotatoria 1 e la rotatoria 2 vi è una zona ad elevata urbanizzazione , quella del Mulinazzo , che si trova all'interno di una frana quiescente complessa e nel Parco Naturale del Trebbia . in questa zona si può considerare l'alternativa di allargare la sede stradale dove possibile (ed eventualmente realizzare uno svincolo al posto della rotatoria 1 , come già indicato al punto V.) declassando il resto del tratto, per altro molto breve, come già fatto per gli abitati di Fabiano , appena precedente a questo , e di Quadrelli , migliorando comunque la sicurezza . Questo ci sembra più adeguato rispetto i rischi idrogeologici posti da una frana quiescente complessa : le conseguenze di una rottura dell'equilibrio della frana potrebbero interessare molte abitazioni anche al di fuori degli espropri previsti ;
- VII. Nel progetto così come presentato si profilano alcune criticità da risolvere preventivamente , come quella ad esempio relativo l'Esproprio identificato con numero 37 (Comune di Rivergaro) dove appunto l'esproprio rende inaccessibile una porzione residua della medesima proprietà , e temiamo che l'approccio con cui è stato preparato il progetto , senza il minimo coinvolgimento dei cittadini , neanche semplicemente informativo , per poi presentarlo come definitivo possa aprire , nei tratti urbanizzati come quelli del Mulinazzo , altre criticità non preventivamente valutate , e che ovviamente non mancheremo di evidenziare man mano che verranno rilevate .

18 dicembre 2021

Referente in nome e per conto di tutti i firmatari :

Giorgio Vecchiattini

Via Ignazio Silone , 5 – 29029 Rivergaro

339 1972783

[giorvec@alice.it](mailto:giorvec@alice.it)

[secheres@pec.it](mailto:secheres@pec.it)

Dopo le firme , si allega copia della C.I.

*Seguono le firme in allegato 1*

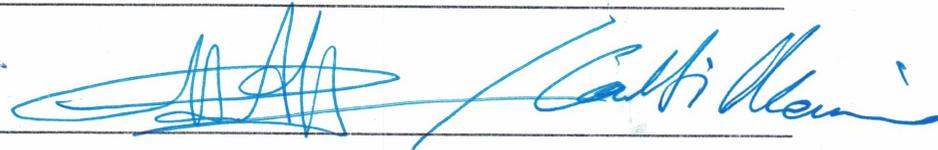
**Allegato 1 a lettera del 18/12/2021 - VIA PEC**

Firmato da ( i numeri , ove presenti , fanno riferimento al documento **S02-T00ES00ESPEE01\_A - ESPROPRI - Elenco Ditte - sezione Comune di Rivergaro** ) :

36 - Cito Manuela



37 - Casciotti Alfredo/Maurizio



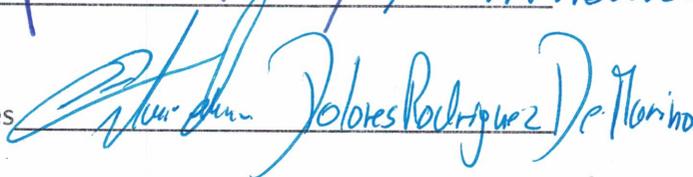
45 - Losi Giancarlo



48 - Vecchiattini Giorgio / Altomonte Elena



49 - Marino Antonio/Rodriguez de Marino Dolores



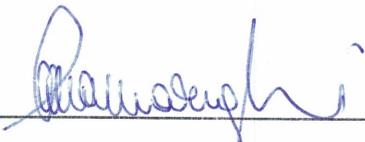
50 - Indenni Cristian



53 - Brigitta Di Girolamo / Alessandro Marzio (ex Rossi Anna Paola)



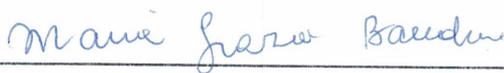
55/56 - Losi Annamaria (ex Debè Emilio)

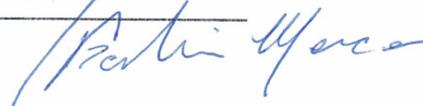


57 - Secheres Felicia (ex Altomonte Carlo)



Bandini Maria Grazia / Bandini Marco

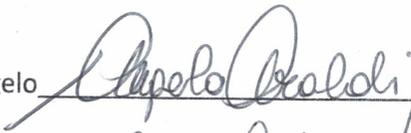




BRIAN LOSI

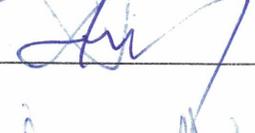


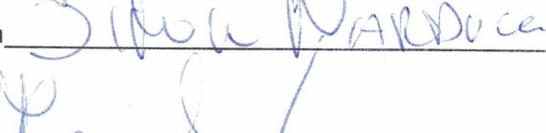
**Allegato 1 a lettera del 18/12/2021 - VIA PEC**

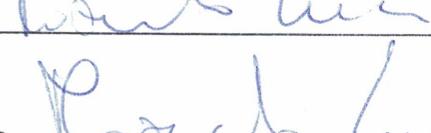
Araldi Angelo 

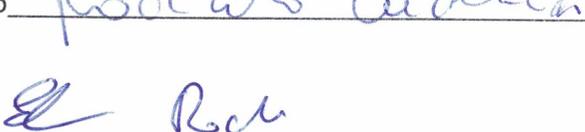
Araldi Filippo 

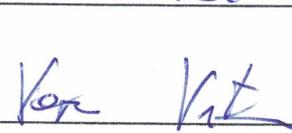
Migliorini Luca 

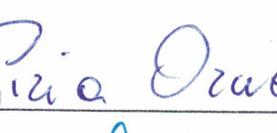
Tirnovéanu Laurentu 

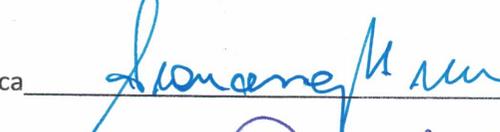
Narducci Simona 

Luca Marcato 

Lucrezia Marcato 

Dodici Elia 

Veronica Vitro 

Piria Ornella 

Bressi Francesca 

ARALDI MICHELA   
RUSSO RAUO 

Allegato 1 a lettera del 18/12/2021 - VIA PEC

Migliavacca Taria *Migliavacca Taria*

Negromanti Vittorio *Negromanti Vittorio*

Mura Martina *Mura Martina*

Mura Alessandro *Mura Alessandro*

Emilio Bolzoni *Emilio Bolzoni*

Solenghi Alessandra *Solenghi Alessandra*

Bongiorni Giancarlo *Bongiorni Giancarlo*

Trespidi Laura *Trespidi Laura*

Migliavacca Claudio *Migliavacca Claudio*

Ficociello Mario *Ficociello Mario*

POLQA GUSTINERO

Polqa Gustinero

Alla Società ANAS spa  
Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori  
Via Monzambano, 10 – 00185 ROMA  
PEC : anas@postacert.stradeanas.it

Travo, li 17/12/2021

Oggetto: Progetto S.S. n. 45 "Val Trebbia" Ammodernamento del tratto compreso tra  
Cernusca e Rivergaro – OSSERVAZIONI AL PROGETTO –  
ASSE PRINCIPALE 8

I sottoscritti

- 1) ROCCHETTA RENZO,
- 2) CORBELLINI LUIGI, na

1) in qualità di proprietario dei seguenti accessi alla attuale SS 45:

-accesso industriale della larghezza di ml. 10,00 in corrispondenza della progressiva Km 110+738, come da comunicazione di ANAS – Compartimento della viabilità di Genova, in data 10 marzo 1965, prot. N. 21159/STC;

-accesso carraio ad uso civile abitazione dal Km 110+746 al Km 110+749, come da Disciplinare per Licenza di Accesso del Compartimento della Viabilità per l'Emilia Romagna, prot. BO05-89446 in data 03/03/2008;

entrambi attinenti e riferiti alla strada privata, individuata sul foglio n. 52 part. 455 del Catasto Terreni del Comune di Travo;

1) in qualità di proprietario dei terreni serviti espressamente dalla strada privata di cui sopra, tutti compresi nel Foglio n. 52 del Catasto Terreni del Comune di Travo e precisamente partt.: 639, 641, 643 e della casa di abitazione individuata in Foglio n. 52 del Catasto Fabbricati del Comune di Travo part. 465;

2) in qualità di proprietario dei terreni, serviti espressamente dalla strada privata di proprietà di cui sopra, tutti compresi nel Foglio n. 52 del Catasto Terreni del Comune di Travo e precisamente partt.: 455, 271, 275, 276, 391, 423, 270, 274, 429, 479, 481, 640, 642, 644, 645, 646 e degli immobili abitativi e di uso agricolo individuati Foglio n. 52 del Catasto Fabbricati del Comune di Travo partt.: 630, 631, 487, oltre ad un nuovo capannone di 1.800 mq a servizio dell'attività di maneggio equestre dell'azienda agricola.

Tale attività comporta il transito di autocarri con rimorchio per il bestiame e sfrutta appunto il passaggio industriale di cui sopra.

In riferimento al Progetto di Ammodernamento della S.S. n. 45 "Val Trebbia" per il tratto tra Cernusca e Rivergaro, presentato da ANAS con Avviso al Pubblico in data 30/07/2021 e, relativamente al tratto, che incide direttamente e indirettamente sulle loro proprietà,

### ESPONGONO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI

Nel corso della assemblea pubblica indetta da Legambiente a Travo, giovedì 2 dicembre 2021, per illustrare il progetto di ammodernamento della statale 45, il relatore ha spiegato che il viadotto che supera il Rio Cernusca (originariamente previsto di 550 m) sarà lungo solo 180 metri.

Dopo di che la nuova S.S. 45 proseguirebbe appoggiata su terrapieno, per cui, esaminando le tavole di progetto, risulta che il viadotto terminerebbe appena prima di incrociare la strada privata (particella 455), che scendendo dalla S.S. 45 attuale, porta al centro aziendale Corbellini e alla proprietà Rocchetta.

Di conseguenza la strada (particella 455) verrebbe ostruita e ricoperta col terrapieno.

Dall'esame di numerose tavole tecniche di progettazione, gli scriventi hanno rilevato che non appare nessuna esplicita e comprensibile evidenza della soluzione che viene proposta per collegare la loro viabilità privata, ma pienamente legittimata ad accedere alla S.S. 45, con il nuovo tracciato in progetto.

Per migliore comprensione si fa riferimento e si citano le tavole di progetto così come indicate sul link: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8003/11775> da ANAS nella comunicazione del 21/10/2021

Nella tavola **CB012-P00DE00CMSPL12\_A DEMOLIZIONI** viene chiaramente evidenziato che un tratto della strada individuata al Fg. 52 part. 455 del C.T. del comune di Travo verrà demolita con sovrapposizione di un terrapieno su cui passerà la nuova S,S, 45, ma non si vede un percorso alternativo avente il medesimo scopo di collegamento.

Nella tavola **S28-T00ES00ESPPC24\_A** vengono individuate le aree di esproprio pertinenti la zona di cui si scrive e numerate le ditte intestatarie, ma non si capisce dove sia il percorso sostitutivo alla strada espropriata.

Da ultimo si richiama la tavola **QB06-T00CA01CANPL06\_A** che dovrebbe illustrare:

- le aree di cantiere;
- la viabilità esistente;
- le piste provvisorie;
- le piste di servizio previste in progetto;
- la deviazione provvisoria SS 45;
- le opere d'arte provvisionali;
- la S.S. 45 esistente.

In primo luogo si segnala che viene individuata/tracciata una "viabilità esistente" che, almeno per la parte a valle, rispetto al nuovo tracciato stradale:

- non corrisponde nemmeno ad una pista sterrata;
- non può certo rappresentare una soluzione alternativa già esistente;
- non può certo essere proposta in compensazione sostitutiva alla strada demolita anche per le sue caratteristiche dimensionali

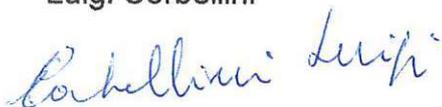
In secondo luogo, dato che, in alternativa alle condizioni attuali, non è indicato un accesso specifico al nuovo tracciato della S.S. 45, non si capisce come possano essere salvaguardati i vigenti diritti di accesso, sia industriale che civile.

Una soluzione potrebbe essere che restasse raggiungibile la vecchia S.S. 45, con gli accessi esistenti attuali, tramite un breve prolungamento del viadotto Rio Cernusca, in progetto, a patto che possa mantenere una luce in altezza di m 4,50.

Un'altra soluzione potrebbe essere quella di rendere pienamente conforme e utilizzabile quella "pista provvisoria"-tracciata in verde- che si vede passare sotto al tratto finale del viadotto Rio Cernusca

In terzo luogo e per concludere, rimane indispensabile che i sottoscritti Rocchetta e Corbellini possano essere documentati sulle modalità tecniche e pratiche per mantenere integre le possibilità di accesso alla nuova S.S. 45, anche quale elemento fondamentale per la prosecuzione di un'attività agricola/zootecnica/sportiva, unica nel territorio della media Val Trebbia.

Luigi Corbellini



Renzo Rocchetta



Luigi CORBELLINI

Dr. Renzo ROCCHETTA

Ministero della transizione ecologica,  
D. G. Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo,  
via C. Colombo 44,  
00147 Roma.  
Via mail: [cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it);

Travo, 16 dicembre 2021

***Valutazione Impatto ambientale S.S. n. 45 "Val Trebbia" Ammodernamento del tratto compreso tra Cernusca e Rivergaro***

Egregi signori,

siamo un gruppo di cittadini proprietari di una casa o stabilimento residenti nella frazione di Dolgo nel comune di Travo.

In termini generali riteniamo che il progetto di allargamento della strada statale 45 nel tratto Rivergaro – Cernusca susciti notevoli critiche e gravi preoccupazioni, sia sotto il profilo paesaggistico-ambientale, sia sul lato del costo che appare davvero spropositato in relazione alla distanza, 11 km, oggetto di intervento.

In più, la fase di realizzazione, articolata in oltre quattro anni di lavori - considerata la peculiarità dei luoghi, l'alto traffico che caratterizza la statale specie nei fine settimana e nel periodo estivo e l'assenza di percorsi alternativi sostitutivi - comporterà disagi immediati e prolungati per chi avrà la necessità di spostarsi sulla tratta oggetto di intervento nel periodo di realizzazione.

Al di là ed indipendentemente da queste due semplici motivazioni - che basterebbero, da sole, a sconsigliare la realizzazione del progetto nella sua attuale formulazione proposta da ANAS - in questo documento ci si concentra su una serie di osservazioni che toccano specificamente il territorio di nostro interesse, la frazione di Dolgo e la riva del Trebbia compresa tra Dolgo e il torrente Cernusca.

Tale frazione insiste su una sottile striscia pianeggiante tra il Trebbia e la collina sulla cui costa passa l'attuale tracciato della strada statale 45.

La riva del Trebbia tra Dolgo e il torrente Cernusca, un tempo coperta da vigneti ormai abbandonati, è accessibile solo a piedi. È un'area verde, caratterizzata dalla presenza di variegata vegetazione e di fauna: sono molto presenti caprioli che si abbeverano al Trebbia, cui si aggiungono lepri, volpi oltre alle varie specie di volatili che popolano il fiume. Si tratta dunque di una piccola ansa compresa tra i versanti di più colline, poco accessibile all'uomo ed ai mezzi meccanici, che è per questo diventata una vera e propria oasi di biodiversità.

L'accesso a Dolgo è attualmente costituito da una strada in discesa che scorre parallela rispetto alla soprastante statale. L'accesso presenta problemi di sicurezza per chi, provenendo da Perino, deve svoltare a sinistra in un breve tratto rettilineo compreso tra due curve. La momentanea sosta del veicolo, in attesa della svolta a sinistra eventualmente impedita dalle auto provenienti

in senso opposto, non è visibile se non all'ultimo momento alle auto che sopraggiungono nel medesimo senso.

L'accesso a Dolgo per i veicoli provenienti da Travo non presenta problemi di sicurezza, trattandosi di svolta a destra, assistita anche da una breve banchina.

Il progetto Anas, nel tratto tra Quadrelli e Dolgo, presenta ben due rotonde.

La prima (rotatoria nr. 6), in località Molino, appare del tutto inutile non essendo funzionale ad alcun accesso a luogo abitato.

La seconda rotonda (rotatoria 7) è presentata nel progetto come funzionale a consentire un nuovo accesso a Dolgo "in condizioni di maggiore sicurezza".

La realizzazione di questa rotonda e del nuovo accesso a Dolgo, per quanto è desumibile dalle piante allegate al progetto Anas, ha un impatto ambientale estremamente invasivo. Infatti, l'accesso alla frazione è spostato di circa 1 km verso Cernusca e prevede la realizzazione di una strada nuova che, scendendo in direzione Travo, necessita la creazione di una collinetta artificiale a suo sostegno e servizio

La rotonda, il materiale imponente per la realizzazione del rilevato a suo sostegno, la nuova strada di accesso ed il relativo materiale per la realizzazione del rilevato a suo servizio comportano un notevole consumo di suolo nell'ansa sopra descritta, sottraendola alla vegetazione ed alla fauna. Verrebbe così modificato in misura irrimediabile il paesaggio caratteristico di Dolgo e l'oasi di biodiversità che in questo tratto di riva si è sviluppata.

Il consumo di suolo non sarebbe rimpiazzato da alcun recupero di area verde. Infatti, l'intervento non sarebbe sostitutivo della attuale strada di ingresso a Dolgo: questa dovrà essere necessariamente conservata per consentire l'accesso alle abitazioni prospicienti, una delle quali si trova proprio a monte, in corrispondenza dell'accesso attuale alla SS 45, che, con il nuovo intervento, le sarebbe precluso.

Analogo effetto negativo sul versante paesaggistico-ambientale avrebbe la realizzazione del nuovo viadotto di Cernusca.

Infine, dal progetto emerge che l'allargamento della strada attuale nel tratto che costeggia la frazione di Dolgo sino alla rotonda nr. 7 sarebbe effettuato con interventi sia lato monte che lato fiume. L'intervento lato fiume, vista la conformazione orografica del relativo territorio e la necessità di prevenire possibili frane, potrà avvenire solo avvicinando la strada al fiume e con una pesante cementificazione/spostamento terra a danno della vegetazione che rende oggi "invisibile" la strada dal Trebbia.

Sulla base di queste premesse si propone quanto segue:

1. Rinunciare alla rotonda 6;
2. Rinunciare alla rotonda 7;
3. Allargare la sede stradale intervenendo esclusivamente lato monte per limitare l'invasività sull'attuale paesaggio a scapito della vegetazione oggi presente.

4. Mantenere l'attuale accesso a Dolgo;
5. Garantire la sicurezza dell'accesso attuale per chi proviene da Perino, attraverso la realizzazione di una corsia centrale di canalizzazione dedicata alla svolta a sinistra.
6. Ridurre il viadotto Cernusca prevedendolo solo nella prima parte che rettifica le prime due curve.

Distinti saluti

Angela Decca Decca Angela

Lorenza Fanelli Fanelli Lorenza

Giulia Fiore Fiore Giulia

Claudia Gazzola Gazzola Claudia

Elena Gazzola Gazzola Elena

Silvia Gazzola Gazzola Silvia

Massimo Franzone Franzone Massimo

Adriano Gazzola Gazzola Adriano

Walter Mazzari Mazzari Walter

Pasquale Straziota Straziota Pasquale

Gian Andrea Zanelletti Zanelletti Gian Andrea