

DEC/VIA/6858



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

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

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

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

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di costruzione della terza corsia dell'Autostrada A7 Milano-Serravalle nel tratto compreso tra il ponte sul fiume Po e l'interconnessione con l'Autostrada A21 Torino - Piacenza a Tortona, da realizzarsi nei Comuni di Corona, Silvano Pietra e Casei Gerla (PV) Castelnuovo Scrivia, Tortona (AL) presentata dalla Società Autostrada Serravalle - Milano - Ponte Chiasso S.p.A. con sede in Strada 3 Palazzo B/4 20090 Assago Milanofiori (MI) in data 1 giugno 2000;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Autostrada Serravalle - Milano - Ponte Chiasso S.p.A. in data 15 marzo e 18 aprile 2001;

VISTA la nota n. 24123/22.2 della Regione Piemonte del 6 novembre 2000, pervenuta il 17 novembre 2000, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ZA.2001.9020895 della Regione Lombardia del 11 maggio 2001, pervenuta il 15 maggio 2001, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/14541/01 del Ministero per i beni e le attività culturali del 20 settembre 2001, pervenuta in data 26 settembre 2001 con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 424 formulato in data 21 giugno 2001 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autostrada Serravalle - Milano - Ponte Chiasso S.p.A.;

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

Handwritten initials

Handwritten signatures

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante costruzione della terza corsia dell'Autostrada A7 Milano-Serravalle nel tratto compreso tra il ponte sul fiume Po e l'interconnessione con l'Autostrada A21 Torino - Piacenza a Tortona;

- il progetto riguarda un tratto di autostrada della lunghezza complessiva di km 20,1 ca., lungo i quali verrà ampliata la sezione della piattaforma autostradale che nella nuova configurazione sarà composta da uno spartitraffico centrale di 4,00 metri, da quattro corsie di marcia veloce di 3,75 metri, da due corsie di marcia normale di 3,50 metri e da due corsie di emergenza di 3,00 metri;
- attualmente l'autostrada A7 è già a tre corsie nel tratto compreso fra Milano e il ponte sul fiume Po, e nel tratto compreso fra l'interconnessione con l'A21 e la bretella di collegamento con l'A21 Voltri-Alessandria. L'intervento in istruttoria consente dunque di ampliare la capacità della rete autostradale che connette la riviera ligure (Genova e Voltri);

valutato che:

aspetti programmatici:

- l'ampliamento a tre corsie per carreggiata dell'A7 tra Milano e il raccordo con l'A26 Voltri-Sempione fa parte degli interventi previsti dal piano decennale della viabilità di grande comunicazione redatto ai sensi della Legge 531/1982 ed è incluso tra gli interventi di adeguamento della rete in concessione di cui alla II Convenzione aggiuntiva e modificativa n. 20310 tra ANAS e Società Serravalle - Milano - Ponte Chiasso, stipulata in data 28/9/1990, approvata e resa esecutiva con Decreto Interministeriale 7/3/1991 n. 2278;
- lo studio di impatto ambientale ha preso in considerazione e valutato il rapporto fra progetto e i diversi strumenti di pianificazione;
- non sono presenti nell'area di studio aree soggette a vincoli ex legge 1497/1939 apposti con specifico decreto. Restano quindi i vincoli relativi alle "categorie di beni" di cui alla legge 431/1985, limitatamente alla voce "corsi d'acqua", per i fiumi Scrivia, Grue, Curone. Per quanto riguarda la categoria "boschi", non sono presenti formazioni definibili boschive in senso proprio;

aspetti progettuali:

- il progetto prevede la costruzione della terza corsia dell'Autostrada A7 Milano-Serravalle nel tratto compreso tra il ponte sul fiume Po e l'interconnessione con l'Autostrada A21 Torino - Piacenza a Tortona; il progetto comprende la modifica degli svincoli compresi in tale tratto, lo spostamento del casello di Casei Gerola, l'adeguamento delle piste di raccordo con l'A21, il rifacimento dei sovrappassi, l'ampliamento dei ponti presenti e la realizzazione del Centro Servizi di Tortona. L'intervento in progetto copre una lunghezza complessiva di 20+136 km ed è stato suddiviso in due tratti come di seguito indicati:

- primo tratto di km. 11+000 da ponte Po a Castelnuovo Scrivia (progressive: da km 43+000 a km 54+000);
- secondo tratto di km. 9+136 da Castelnuovo Scrivia alla A21 (progressive: da km 54+000 a km 63+136);

- a valle dell'intervento in progetto, la nuova piattaforma autostradale sarà così dimensionata:
 - spartitraffico centrale di 4,00 metri;
 - quattro corsie di marcia veloce (due per ogni senso) di 3,75 metri;

MW
G.B. AR



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- due corsie di marcia normale (una per ogni senso) di 3,50 metri;
- due corsie di emergenza (una per ogni senso) di 3,00 metri;

In proposito, si evidenzia che la corsia di marcia normale con sezione di 3,50 metri risulti inadeguata rispetto a quanto previsto dalle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di cui al recente Schema di Decreto 4 giugno 2001; tale incongruenza dovrà essere valutata dalle amministrazioni competenti, tenendo conto dei potenziali impatti sulla sicurezza dell'utenza, anche in considerazione delle dimensioni delle sezioni - già ampliate - dell'autostrada A7 che precedono e seguono il tratto oggetto dell'istruttoria.

Nel tratto in oggetto sono attualmente esistenti n. 2 svincoli del tipo a trombetta ubicati rispettivamente a Casei Gerola e Castelnuovo Scrvia, l'area di servizio di Castelnuovo Scrvia e l'interconnessione a Tortona con la A21. Per lo svincolo di Casei Gerola è prevista la completa demolizione dell'esistente, compreso il relativo casello d'esazione, e la sua ricostruzione più a nord, mentre per quello di Castelnuovo Scrvia è previsto l'adeguamento della sezione trasversale delle rampe.

Il dimensionamento di tutti i parametri tecnici dell'asse principale e delle rampe di svincolo (sezione delle rampe, pendenze, raggi di curvature ecc.) è stato eseguito in accordo alle "Norme sulle Caratteristiche Geometriche delle Strade Extraurbane" pubblicato nel Bollettino Ufficiale del C.N.R. n. 78 del 1980 attualmente vigente.

Lungo lo sviluppo del tracciato è previsto l'adeguamento alla nuova sezione della piattaforma autostradale dei seguenti ponti sui torrenti Curone (luce 21,00 m) e Grue (luce 12,50 m) e del viadotto sul Fiume Scrvia (273,00 metri).

Il progetto di ampliamento prevede inoltre la realizzazione del nuovo Casello autostradale di Casei Gerola e del relativo svincolo. Piazzole tecniche e aree di sosta sono previste ogni 700/800 m circa con dimensioni in lunghezza pari a 120/80 m ed in larghezza pari a 3,50 m.

Il sistema di captazione e trattamento delle acque di prima pioggia previsto in progetto è composto da:

- un sistema di raccolta delle acque dalla sede autostradale;
- un sistema di trasporto delle acque di prima pioggia;
- un sistema di accumulo e trattamento delle acque di prima pioggia;
- un sistema di smaltimento delle acque meteoriche di supero;
- un sistema di dispersione delle acque di prima pioggia trattate;

per la realizzazione dell'intervento verranno predisposti cantieri mobili con lunghezza non superiore ai due chilometri, in quanto tutti i lavori, ad esclusione della demolizione dei sovrappassi esistenti, saranno eseguiti in presenza di traffico che dovrà essere deviato di volta in volta.

Le aree di cantiere permanenti sono previste in numero di almeno due (una per lotto, con una superficie minima di 20.000/25.000 m²) e comprenderanno i baraccamenti per mensa, alloggi, uffici, laboratori, magazzini materiali e ricambi, ricovero di mezzi ed attrezzature, officina meccanica ed erogatori di carburanti o rifornimenti, produzione e stoccaggio di piccoli manufatti, area di lavorazione del ferro per c.a..

Per la verifica delle possibilità di soddisfacimento del fabbisogno di materiali inerti per la realizzazione del progetto si è tenuto conto:

- del fabbisogno effettivo di progetto, al netto dei quantitativi immediatamente riutilizzabili provenienti dagli scavi;
- dell'analisi della attuale disponibilità, nel contesto territoriale in cui ricade l'opera in esame, di cave da cui si estraggono materiali di caratteristiche idonee ai fini del progetto. Si è considerata la presenza di cave nei comuni i cui territori sono compresi all'interno della distanza di 20 Km dal tracciato autostradale, ricadenti nelle Province di Alessandria e Pavia; sono state quindi censite le cave autorizzate in Provincia di Alessandria (ove l'attività estrattiva, normata dalla L.R. Piemonte n. 69/1978, non è pianificata) ed è stato verificato lo stato d'attuazione del Piano Provinciale delle Cave di Pavia (in Regione Lombardia l'attività di cava è normata dalla L.R. n. 14/98, in Provincia di Pavia è vigente un Piano Provinciale delle Cave - in fase di revisione - approvato con Deliberazione Consigliare Reg. Lombardia n. 844 del 30/06/1993);
- della verifica delle possibilità di utilizzare, per la realizzazione del progetto, materiali provenienti dalle attività di riuso e riciclaggio verificando le possibilità di riutilizzo diretto di materiali provenienti dagli scavi, in modo da ridurre già a priori gli effettivi fabbisogni ("fabbisogni netti") ed analizzando inoltre le possibilità di riutilizzo di materiali di provenienza esterna;
- delle possibilità definite dalle normative regionali di settore per l'eventuale apertura di cave *ad hoc* ad esclusivo servizio dell'opera in progetto per l'eventuale integrazione dei quantitativi richiesti, individuando i criteri da adottare per la loro ubicazione, coltivazione e recupero;

gli aspetti ambientali:

- la realizzazione della terza corsia è prevista in aderenza alla sede viaria esistente dell'autostrada, per cui l'interruzione o l'intersezione di elementi geomorfologici peculiari dell'area e principalmente testimonianti l'evoluzione recente del fiume Po e dei corsi d'acqua minori avverrà in punti già compromessi sotto tale punto di vista.

L'allargamento a tre corsie non determinerà, nelle zone golenali, apprezzabili riduzioni della sezione di deflusso rispetto alla situazione attuale; gli attraversamenti dei corsi d'acqua avverranno con ponti le cui pile saranno ubicate nella stessa posizione di quelle degli attraversamenti esistenti. Per ciò che riguarda le interferenze con il reticolato idrografico minore (canali e colatori), il progetto ne dovrà garantire la continuità. Il progetto prevede la realizzazione di un idoneo sistema di smaltimento delle acque piovane di diretta pertinenza della rete stradale, contemplando gli interventi necessari per la depurazione di quelle di prima pioggia e verificando la compatibilità degli stessi con i corpi recettori. Le integrazioni allo studio di impatto ambientale, prodotte nell'aprile 2001 documentano gli approfondimenti analitici sviluppati dai progettisti con riferimento alle osservazioni emerse nel corso dell'istruttoria e già formalizzate dall'Autorità di Bacino del Po e dalla Regione Piemonte nell'ambito dei rispettivi pareri di competenza.

Non sono ipotizzabili interferenze dirette tra l'opera da eseguire e la prima falda principale, in quanto non sono previsti tratti in trincea ed in considerazione della soggiacenza della falda. Sono in ogni caso preventivabili intercettazioni durante gli scavi di fondazione di opere d'arte nelle zone golenali e sul ripiano principale della pianura, ove possono essere presenti discontinue falde sospese. I numerosi dati geognostici e geotecnici a disposizione in questi punti consentono in ogni caso di preventivare gli eventuali inconvenienti che si potranno verificare in corso d'opera;

- l'intervento in progetto non prevede nuovi prelievi dalle acque sotterranee; le impermeabilizzazioni previste (asfaltature) sono inoltre di entità tale da non apportare modifiche sostanziali al bilancio



Al Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- idrico sotterraneo soprattutto in relazione alla complessiva bassa permeabilità dei terreni affioranti che rende già trascurabile il contributo dell'infiltrazione efficace al bilancio idrogeologico in questa porzione di pianura. La restituzione (previo trattamento delle acque di prima pioggia) delle acque intercettate dalla sede stradale all'ambiente esterno fa ritenere come non rilevante l'impoverimento delle risorse idriche in termini di quantità;
- lo studio individua quattro unità ecosistemiche (torrenti Curone e Grue, fiume Scrivia, A.s. Castelnuovo Scrivia est) in corrispondenza delle quali si definisce un livello di impatto sulle relative fitocenosi rispettivamente medio, alto, basso e medio. Inoltre vengono individuate tre fitocenosi specifiche (robinieto, saliceto, arbusteto) in corrispondenza delle quali si prevede un impatto di livello medio. Più elevato è l'impatto previsto sulla vegetazione diffusa, in quanto questa è localizzata soprattutto ai bordi dell'attuale tracciato autostradale. La vegetazione verrà quasi del tutto eliminata dall'allargamento dell'autostrada e dalla conseguente costruzione della terza corsia. Il danno è da considerare soprattutto nei termini strutturali e funzionali dell'ecologia del paesaggio. La vegetazione diffusa infatti assume attualmente la fisionomia di corridoio ecologico, ancorché degradato in termini di continuità territoriale;
 - per quanto concerne l'impatto sulla fauna, l'esercizio della terza corsia, affiancandosi ad un tracciato autostradale già esistente, non lascia prevedere alcun impatto rilevante sulla fauna locale. I potenziali impatti sono quindi riferiti alle attività di cantiere. In particolare saranno modificate le aree adiacenti al tracciato autostradale attuale e di conseguenza potrebbero essere danneggiate zone con vegetazione arborea e arbustiva spontanea e incolti, ambienti questi che caratterizzano la fascia prossima al tracciato dell'autostrada, in particolare in corrispondenza dei cavalcavia;
 - lo studio dell'impatto acustico ha previsto un censimento puntuale dei recettori, direttamente rilevati e classificati in relazione all'uso reale attuale. Mediante il modello di calcolo si è quindi calcolato il rumore previsto a tutti i piani di tutti gli edifici destinati a residenza (in mancanza d'edifici scolastici, ospedali, uffici) presenti in "prima fila" ed in parte in "seconda fila", potendosi infatti ritenere garantita la bonifica acustica degli edifici lontani se già assicurata per quelli presenti in prima fila. In assenza di strumenti di azionamento acustico comunali, si è operata un'ipotesi di azionamento acustico delle sole aree prospicienti l'Autostrada, per fasce di larghezza di 250 m ed oltre, misurate a partire dai cigli stradali, potendosi ritenere che all'interno di esse si esaurisca l'influenza sonora della infrastruttura stessa.
- L'impatto acustico è stato stimato per mezzo di un software previsionale, i cui risultati sono stati validati mediante il confronto con misure strumentali effettuate in corrispondenza di alcuni recettori individuati nell'area di influenza dell'autostrada. Si sono determinati i livelli di rumore attesi in corrispondenza di 53 recettori potenzialmente sensibili individuati nelle fasce prospicienti all'autostrada e si sono quindi dimensionati gli interventi minimi indispensabili per rientrare nei limiti di Legge, adottando l'ipotesi che la pavimentazione dell'autostrada venga realizzata con asfalto drenante e fonoassorbente. Secondo i dati riportati nello SIA, a valle degli interventi di mitigazione previsti il livello sonoro equivalente in corrispondenza dei recettori individuati dovrebbe risultare inferiore ai limiti massimi ipotizzati diurni (60-65 dBA) e notturni (50-55 dBA). La mitigazione acustica prevista è basata su quattro tipologie d'intervento:

- realizzazione di un manto d'usura di tipo drenante e fonoassorbente che consente una riduzione delle emissioni sonore prodotte dal rotolamento dei pneumatici di circa 3 dB(A), a prescindere dalle velocità veicolari;
- adozione di una barriera fonoassorbente antirumore (superficie diffrattiva) con sviluppo verticale massimo di 4 m - al fine di contenere l'impatto visivo dell'opera - senza *slope* in testa. Tale soluzione è stata proposta laddove i franchi laterali disponibili non consentono l'adozione di un rilevato antirumore;
- impiego di rilevati in terra con pareti a debole pendenza (scarpa 3/2). Tali rilevati, che misurano un'altezza di 3 m e una larghezza alla base di 16,5 m, sono inverditi e dispongono, sulla sommità, di una parte piana larga 1 m;
- interventi al ricettore finalizzati all'incremento della fonoimpedenza complessiva delle pareti finestrate delle residenze. Sebbene riservato al caso d'edifici isolati, per la cui protezione non è giustificata l'installazione di costosi pannelli antirumore per il limitato numero dei soggetti beneficiari, l'impiego di infissi fonoisolanti è stato esteso anche per quelle situazioni dove, nonostante la posa di barriere antirumore alte 4 m, non si raggiungerebbero i limiti di legge. Le proprietà fonoisolanti degli infissi sono calcolate in base a quanto contenuto nel DPCM 5/12/97;
- la valutazione delle immissioni inquinanti atmosferiche nello scenario di riferimento è stata condotta mediante l'applicazione del modello CALINE 4, ed ha consentito di stimare le concentrazioni attese in una fascia di 1200 metri di larghezza posta a cavallo del tracciato autostradale, con un approfondimento di maggiore dettaglio nella risoluzione delle simulazioni per l'agglomerato di Silvano Pietra.

La stima previsionale è stata sviluppata adottando i parametri meteorologici di input corrispondenti al caso peggiore, con riferimento a due scenari temporali: uno scenario ante operam (1996) ed uno scenario post operam (2003). Le simulazioni effettuate hanno preso in considerazione le concentrazioni di ossidi di azoto, monossido di carbonio e PM10 (per quest'ultimo parametro lo SIA ha preso in considerazione le emissioni di particolato totale).

I principali risultati delle simulazioni condotte sono, secondo gli estensori dello SIA, così sintetizzabili:

- la concentrazione oraria di ossidi di azoto a 300 metri dalla sede autostradale risulta attualmente pari a circa 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, scendendo al di sotto dei 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per distanze comprese fra 300 e 600, ed evidenziando valori massimi al di sotto di 750 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Tali valori, in considerazione della riduzione dei fattori unitari di emissione, sono destinati a diminuire nella scenario post operam, che prevede una concentrazione massima di 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a 300 metri dalla sede autostradale;
- anche le attuali concentrazioni stimate di monossido di carbonio risultano inferiori ai limiti normativi (300 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a 300 metri dalla sede autostradale), e si prevede debbano ridursi nello scenario post operam (150 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a 150 m dalla sede autostradale);
- le concentrazioni di microparticelle previste dal modello restano costantemente al di sotto dei limiti di legge nella situazione attuale come nella situazione post operam;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

CONSIDERATA la nota n. 24123/22.2 della Regione Piemonte del 6 novembre 2000, pervenuta il 17 novembre 2000, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Dal punto di vista urbanistico, l'ampliamento della sede autostradale risulta compatibile con il tracciato autostradale previsto negli strumenti urbanistici approvati ed adottati e non comporta sottrazioni di aree di espansione sia residenziale che produttiva.

Nell'ambito del P.R.G.C. vigente del Comune di Castelnuovo Scrivia, l'art. 22 Area a vincolo "archeologico" delle N.T.A. prevede che sull'area adiacente alla strada ed alla chiesa di San Damiano, in prossimità del tracciato dell'autostrada, qualsiasi lavoro che preveda movimenti di terra con scassi a profondità superiore a 0,75 metri debba essere segnalato alla Soprintendenza archeologica del Piemonte. Di conseguenza, la Società proponente dovrà segnalare per tempo alla Soprintendenza Archeologica del Piemonte l'inizio dei lavori proposti nel tratto adiacente la suddetta chiesa.

Riguardo gli attraversamenti dei torrenti Scrivia e Grue, sottoposti a vincolo ex L. 431/1985 ora d.lgs. 490/1999, ai fini dell'espressione del relativo parere è necessario un approfondimento progettuale degli attraversamenti e delle opere per la mitigazione acustica previste.

Dal punto di vista progettuale si evidenzia come gli elaborati siano stati presentati con un livello di approfondimento specificato come definitivo, nonostante la previsione normativa statale attuale preveda un livello progettuale tale da essere compatibile con la presentazione di alternative progettuali e conseguenti scenari di impatto e da consentire, successivamente, la possibilità di recepire agevolmente le modifiche ed integrazioni che, in esito della procedura stessa, possono essere richieste al fine di rendere l'opera maggiormente compatibile con l'ambiente.

Dal loro esame integrato sono emerse carenze progettuali e di analisi delle conseguenze ambientali che rendono necessari approfondimenti specifici.

In particolare si segnalano le seguenti criticità.

- *Le sezioni di attraversamento in corrispondenza del ponte sul torrente Grue, nonché quelle in corrispondenza degli attraversamenti dei rii di interesse regionale (Calvenza, Calvenzolo e Fosso senza Nome) risultano insufficienti a smaltire le portate di progetto assunte, con conseguenti scenari di rischio non adeguatamente indagati e valutati.*
- *Le modalità di costruzione e di esercizio dell'opera di ampliamento del rilevato autostradale nei tratti coincidenti con il limite delle fasce A e B del PSFF non risultano valutate in relazione al ruolo di argine che il rilevato stesso ha in tale tratto nei confronti del deflusso delle acque di piena del torrente Scrivia.*
- *Riguardo il potenziale impatto nei confronti del suolo, le informazioni deducibili dagli elaborati presentati non consentono una compiuta valutazione degli scenari possibili in fase di costruzione e delle conseguenze sul piano ambientale relativamente agli aspetti dell'approvvigionamento degli inerti necessari per la costruzione dei rilevati, dello smaltimento di materiali di smantellamento non recuperabili, della collocazione dei cantieri e del successivo ripristino delle aree interessate. In particolare, si ritiene necessario un approfondimento delle previsioni progettuali sulle possibilità di reperimento di materiale per*

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

AMW

BAR

rilevati da cave esistenti sul territorio regionale; qualora da tale approfondimento emerga che parte dei fabbisogni non trovi reale possibilità di soddisfacimento nella struttura estrattiva attuale e quindi debba essere prevista l'apertura di cave di prestito in territorio piemontese, se l'intervento proposto rientra negli accordi di programma Stato-Regioni, il proponente deve redigere il previsto piano di reperimento dei materiali litoidi e ottemperare a quanto disposto dalla l.r. 3 dicembre 1999, n. 30.

- Il sistema proposto per lo smaltimento delle acque di dilavamento della piattaforma che prevede l'immissione diretta delle acque di pioggia nell'ambiente sotterraneo mediante pozzi perdenti deve essere modificato in quanto aumenta la vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento.
- I raggi di curvatura delle rampe di accesso ai nuovi cavalcavia in corrispondenza delle SS.PP. n. 92, 93 e 95 si ritengono troppo ridotti: al fine di consentire un regolare e sicuro accesso ai veicoli in marcia essi devono essere non inferiori a 70-80 metri.
- La soppressione del cavalcavia nel territorio del Comune di Castelnuovo Scrivia non è attuabile in assenza di un collegamento sostitutivo tra le SS.PP. n. 93 e 95.
- Relativamente al potenziale impatto acustico, si ritiene necessario considerare esplicitamente come ricettori anche gli edifici che sono segnalati dallo studio ad uso prettamente agricolo (silos) o produttivo, in quanto è necessario tener conto delle attività umane che possono essere svolte nelle aree esterne di pertinenza e della presenza di uffici o abitazioni di custodia. Inoltre, soprattutto ai fini della sicurezza autostradale, l'applicazione del manto di usura drenante e fonoassorbente deve essere estesa a tutta la tratta oggetto dello studio. Risulta infine da affrontare la problematica dell'impatto acustico durante la fase di costruzione.
- Riguardo il potenziale impatto nei confronti della qualità dell'aria, non è trascurabile la problematica delle polveri generate in fase di cantiere dal transito degli autocarri sulla viabilità locale e dalle lavorazioni previste (movimenti terra) lungo la fascia di avanzamento lavori e nelle aree cantiere sulle aree coltivate, sugli ecosistemi naturali e negli abitati circostanti. In fase di esercizio, sebbene l'opera non comporti un aumento significativo del traffico veicolare, è comunque da porre particolare attenzione alle conseguenze dell'avvicinamento dell'infrastruttura a quei recettori già attualmente posti nelle adiacenze dell'autostrada: il nucleo rurale di Tenuta Moretta e l'insediamento industriale, in corrispondenza dell'uscita per Castelnuovo Scrivia, sul lato autostradale rivolto verso il nucleo urbano.
- Relativamente al potenziale impatto nei confronti di vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, devono essere approfondite le tecniche di rinaturalizzazione delle scarpate per un migliore inserimento in ambito paesaggistico. La vegetazione interferita è, infatti, costituita prevalentemente da piccole siepi planiziali, insediate nel tempo nella fascia di pertinenza autostradale, costituenti un primo abbozzo di corridoio ecologico in un contesto molto antropizzato e ad agricoltura intensiva quale quello in esame. Riguardo la fauna, dovrebbe essere valutata la possibilità di adeguare i sottopassi stradali all'attraversamento da parte della stessa lungo un ampio tratto in sinistra Scrivia, praticamente parallelo al corso d'acqua e prossimo ad una zona agricola con diffusa permanenza di un reticolo di siepi planiziali (dintorni della frazione Ova).



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

Le criticità sopra esposte potranno trovare puntuale soluzione nella definizione dei progetti definitivo ed esecutivo, alla luce degli esiti dei necessari approfondimenti progettuali e delle conseguenti modifiche ed integrazioni agli elaborati presentati, ai fini di essere valutate in sede di rilascio dei necessari pareri e di approvazione da parte delle autorità preposte.

A tal fine, si elencano le prescrizioni per la progettazione definitiva ed esecutiva e conseguente realizzazione dell'intervento che si ritengono comunque necessarie per consentire il raggiungimento della compatibilità ambientale.

- 1. Riguardo la problematica dell'insufficienza della sezione di attraversamento in corrispondenza del ponte sul torrente Grue, nonché di quelle in corrispondenza degli attraversamenti dei rii di interesse regionale (Calvenza, Calvenzolo e Fosso senza Nome), deve essere redatto uno studio idraulico che, a partire dalla morfologia del territorio, valuti gli scenari di rischio possibili, individuando le aree esondabili in occasione di eventi di piena con determinati tempi di ritorno ed i relativi franchi di sicurezza previsti. In base ai risultati ottenuti, dovranno essere quindi progettate e sottoposte alle rispettive autorità competenti le opportune soluzioni di intervento progettuale che salvaguardino con particolare attenzione i centri abitati operando anche sulla riduzione delle portate attualmente convogliate nell'alveo naturale dei corsi d'acqua interessati.*
- 2. Tutti gli interventi che possono comportare modifiche delle caratteristiche della sezione di deflusso, oltre all'inserimento di ostacoli nelle aree di esondazione, devono essere realizzati in modo da garantire la massima condizione di sicurezza per le aree circostanti; ciò con particolare riferimento alle opere di attraversamento dei corsi d'acqua maggiori, agli interventi di sistemazione e regimazione d'alveo, al prolungamento degli scatolari e dei tombini presenti sotto l'attuale carreggiata autostradale per l'attraversamento in rilevato dei corsi d'acqua minori e dei canali irrigui, oltre a tutti gli interventi messi in atto nelle corrispondenti fasi di cantiere.*
- 3. Devono essere realizzati interventi di manutenzione preventiva su tutte le parti esistenti degli attraversamenti dei corsi d'acqua minori e dei canali irrigui che subiscono modifiche e/o prolungamenti, finalizzati a liberare la sezione di deflusso dagli eventuali accumuli di materiali solidi. Gli interventi di manutenzione dovranno essere sistematicamente ripetuti in fase di esercizio.*
- 4. Dovranno essere adottate tutte le accortezze necessarie per ridurre l'impatto sui corsi d'acqua nelle fasi di cantiere, con particolare riferimento al rilascio di materiali fini nel corso d'acqua e talvolta al rilascio di inquinanti usati nella fase di preparazione del cemento; si raccomanda l'uso delle vasche di decantazione delle acque di lavorazione prima dell'immissione nel corpo idrico.*
- 5. Nei tratti coincidenti con il limite delle fasce A e B del PSFF, l'opera di ampliamento del rilevato autostradale deve essere verificata dal punto di vista geotecnico per il ruolo di argine che deve avere nei confronti del deflusso delle acque di piena del torrente Scrivia. Le opere previste dovranno essere realizzate con particolari accorgimenti per non ostacolare il deflusso idrico anche nel corso della loro esecuzione. A tale proposito, si suggerisce altresì di valutare la fattibilità dell'ampliamento della sede autostradale solo dal lato Ovest, rispetto all'asse*

autostradale medesimo, al fine di non interferire con le aree in fascia e realizzare le opere limitando le lavorazioni in prossimità dell'alveo.

6. Deve essere redatto il cronoprogramma di realizzazione dei lotti e delle conseguenti attività dei cantieri teso all'ottimizzazione dell'utilizzo del materiale di cava e di quello proveniente da opere di bonifica all'interno dei singoli lotti, che privilegi l'apertura prioritaria dei cantieri che hanno un bilancio delle terre positivo rispetto a quelli che per esigenze costruttive presentano un deficit, al fine di garantire in fase esecutiva il rispetto delle previsioni relative al bilancio delle terre.
7. Devono essere approfondite le previsioni progettuali sulle possibilità di reperimento di materiale per rilevati da cave esistenti sul territorio regionale; qualora da tale approfondimento emerga che parte dei fabbisogni non trovi reale possibilità di soddisfacimento nella struttura estrattiva attuale e quindi debba essere prevista l'apertura di cave di prestito in territorio piemontese, se l'intervento proposto rientra negli accordi di programma Stato-Regioni, il proponente deve redigere il previsto piano di reperimento dei materiali litoidi e ottemperare a quanto disposto dalla l.r. 3 dicembre 1999, n. 30. Il suddetto piano, le cui previsioni sono vincolanti nei confronti della ditta appaltatrice, dovrà evidenziare i seguenti punti:
 - individuazione dei quantitativi di materiali che derivano da operazioni di preparazione dei singoli cantieri o da lavorazioni di altri cicli produttivi, previo trattamento per renderli compatibili con le prestazioni richieste;
 - indicazione delle cave destinate al soddisfacimento dei fabbisogni suddivisi secondo le classi di utilizzo del materiale;
 - indicazione del cantiere e del lotto di riferimento per ogni sito di cava individuato;
 - individuazione dei tragitti dei mezzi d'opera per valutare l'incremento di traffico determinato su ciascun tratto di strada utilizzato indicando la tipologia dell'asse viario e gli accorgimenti che si intendono adottare per mitigare gli impatti indotti.
8. Qualora debba essere prevista l'apertura di cave di prestito in territorio piemontese (vedi punto precedente), le singole istanze di cava dovranno essere presentate dal proponente oppure in subordine dalla ditta che ha conseguito l'appalto; in questo caso è richiesta la conferma del proponente. Fatti salvi i necessari adempimenti in base alla normativa vigente, è comunque opportuno che il progetto preliminare di coltivazione dei singoli siti estrattivi sia sottoposto ad un esame preventivo da parte delle Amministrazioni competenti, solo successivamente ad una valutazione positiva si potrà procedere alla redazione del progetto definitivo. Si evidenzia comunque che, fatti salvi ulteriori vincoli esistenti, l'individuazione dei nuovi potenziali siti dovrà privilegiare una tipologia di scavo tendente all'arretramento dei terrazzi naturali, all'utilizzo di giacimenti in funzione delle caratteristiche dei materiali oppure dovrà considerare l'opportunità di procedere a livellamenti o spianamenti finalizzati ad una migliore conduzione dell'attività agricola. In ogni caso dovranno essere esclusi interventi estrattivi a fossa che interessino la falda acquifera.
9. L'ubicazione delle aree di cantiere deve essere opportunamente verificata con i Comuni interessati tenendo conto, in prospettiva, della viabilità di accesso alle stesse.
10. Il sistema proposto per lo smaltimento delle acque di dilavamento della piattaforma deve essere modificato escludendo tassativamente l'immissione diretta delle acque di pioggia



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

nell'ambiente sotterraneo mediante pozzi perdenti: nell'elaborazione di soluzioni alternative possono essere tenute in considerazione congiuntamente soluzioni che prevedono il finissaggio di tali acque in bacini di lagunaggio con fitodepurazione, oppure il recapito finale a recettori del reticolo idrografico superficiale in modo da consentire quanto meno un agevole monitoraggio della qualità delle acque conferite. Da segnalare inoltre la presenza di circostanti infrastrutture di raccolta e depurazione delle acque reflue urbane al fine di un eventuale convogliamento delle acque di dilavamento.

- 11. Relativamente alle modalità di raccolta ed allontanamento delle acque di dilavamento della piattaforma autostradale e degli eventuali liquidi provenienti da sversamenti accidentali di sostanze tossiche inquinanti, dovrà essere redatto un piano di controllo e manutenzione periodica delle relative opere, ed un piano di monitoraggio dell'efficacia delle misure adottate per ridurre il carico inquinante. I punti di scarico finale dovranno essere facilmente raggiungibili per consentire di espletare le operazioni di controllo e manutenzione e per agevolare l'intervento di intercettazione degli inquinanti o di bonifica delle eventuali zone coinvolte, in caso di rilascio accidentale di sostanze inquinanti; nei piani di manutenzione e di intervento dovrà perciò essere riportata la localizzazione di tali scarichi con l'indicazione della porzione di autostrada servita da ognuno di essi.*
- 12. Il manto di usura drenante e fonoassorbente deve essere applicato senza soluzioni di continuità su tutta la tratta in oggetto. Dovranno essere eseguite sistematicamente operazioni periodiche di lavaggio e spurgo del manto drenante stesso, per il recupero degli inquinanti da esso trattiene, assicurando il totale recupero delle acque di lavaggio; a tal fine andranno opportunamente scelti e disposti canalette di raccolta e pluviali per consentire di intercettare gli scarichi prodotti dal lavaggio stesso.*
- 13. I raggi di curvatura delle rampe di accesso ai nuovi cavalcavia in corrispondenza delle SS.PP. n. 92 "Castelnuovo S. - Casei Gerola", n. 93 "Castelnuovo S. - Pontecurone" e n. 95 "Castelnuovo S. - Tortona" devono essere aumentati a 70-80 metri; nel caso il dimensionamento non fosse direttamente ottenibile, è necessario comunque un miglioramento di quelli previsti negli elaborati presentati da sottoporre a preventiva approvazione dal competente ufficio tecnico della Provincia.*
- 14. La soppressione del cavalcavia della strada comunale del Cerro-Bertone nel territorio del Comune di Castelnuovo Scrivia deve essere subordinata alla stipula di apposita convenzione tra la Società per l'Autostrada A7 Serravalle - Milano - Ponte Chiasso S.p.A., la Provincia di Alessandria ed il Comune di Castelnuovo Scrivia, a garanzia della realizzazione della bretella di collegamento tra le SS.PP. n. 93 "Castelnuovo S. - Pontecurone" e n. 95 "Castelnuovo S. - Tortona".*
- 15. Il nuovo cavalcavia della strada di Viguzzolo, in corrispondenza della sezione di progetto n. 205, in Comune di Castelnuovo Scrivia, deve essere spostato dalla parte verso Milano rispetto all'esistente anziché dalla parte verso Genova come richiesto dal Comune stesso in ragione del potenziale impatto nei confronti delle abitazioni limitrofe.*
- 16. Deve essere valutata la possibilità di realizzare una piazzola di sosta per camion a rimorchio attrezzata con luce ed acqua in modo da non sovraccaricare le aree di servizio già esistenti.*

17. Deve essere segnalato, con sufficiente anticipo, alla Soprintendenza archeologica del Piemonte l'inizio dei lavori proposti sull'area adiacente alla strada ed alla chiesa di San Damiano, in Comune di Castelnuovo Scrivia, ai fini della necessaria supervisione. Durante i lavori di scavo deve essere garantita la presenza di un archeologo.
18. Deve essere presentata all'ARPA un'adeguata valutazione puntuale, nonché il piano degli interventi di risanamento eventualmente necessari, relativamente al potenziale impatto acustico nei confronti degli edifici segnalati ad uso prettamente agricolo o produttivo, alla luce delle possibili attività umane che possono essere svolte nelle aree esterne di pertinenza e della presenza di uffici o abitazioni di custodia. Inoltre, si richiede di valutare l'installazione di barriere antirumore in corrispondenza delle cascine Maretta e Moro, in Comune di Castelnuovo Scrivia, in relazione alla necessità di garantire la fruibilità delle aree esterne per le particolari caratteristiche di pregio architettonico dei luoghi, come segnalato dal Comune stesso.
19. Relativamente al potenziale impatto acustico in fase di costruzione, per ciascun sito di cantiere dovrà essere acquisita l'autorizzazione comunale per attività temporanea prevista dalla normativa, e comunque dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti tecnici e operativi atti a minimizzare il disturbo (utilizzo di macchine a ridotta rumorosità, installazione di adeguati presidi di mitigazione, formazione del personale dipendente, ecc).
20. Deve essere predisposto un piano di monitoraggi della qualità dell'aria, da avviare antecedentemente alla fase di cantiere e ad essa limitati, da realizzare in accordo con l'ARPA Piemonte, con la quale devono essere definite le modalità di realizzazione e di gestione del sistema, nonché gli oneri a carico del proponente. L'ARPA, nell'ambito della suddetta convenzione, garantirà la realizzazione del monitoraggio in maniera adeguata e conforme alla pianificazione regionale e curerà il ritorno delle informazioni raccolte nei confronti di tutti i soggetti pubblici competenti, nonché verso il proponente.
21. Deve essere previsto l'impianto di barriere vegetali in grado di fungere da filtro, in particolare per le polveri più pesanti, a difesa del nucleo rurale di Tenuta Moretta e dell'insediamento industriale, avente uffici prospicienti l'autostrada, in corrispondenza dell'uscita per Castelnuovo Scrivia, sul lato autostradale rivolto verso il nucleo urbano.
22. Ai fini di una efficace riqualificazione paesaggistica, si ritiene necessario prescrivere quanto segue:
- utilizzo dei reliquati di esproprio, citati nel paragrafo relativo all'ambiente idrico, per interventi di espansione della fascia dei 5 metri a lato del rilevato per l'impianto di vegetazione o per la costituzione di piccole aree umide con funzione anche di filtrazione delle acque meteoriche di piattaforma;
 - utilizzo di aree intercluse, in particolare quella a monte dell'attraversamento del torrente Grue e quella con il cavalcavia alla progressiva 9837, per interventi estensivi di rinaturalizzazione;
 - salvaguardia, nel corso di modifiche planoaltimetriche dei sovrappassi, delle colonizzazioni arboree presenti nelle aree intercluse dai cavalcavia, ed in particolare da quello alla progressiva 12900;
 - potenziamento anche trasversale all'infrastruttura di siepi planiziali che si addentrino verso i territori coltivati lungo fossi e strade carrareccie in corrispondenza ai sottopassi



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

esistenti (in particolare alle progr. 16000 e 16650 e con eventuale apertura di un nuovo attraversamento per la piccola fauna alla progr. 14430);

- stipula di apposita convenzione con i Comuni interessati al fine di garantire nel tempo l'opportuna manutenzione riguardo gli interventi sopracitati.

23. Al fine di non impedire successivamente di dotare di servizi primari una delle due zone fisicamente separate dal manufatto autostradale si richiede di prevedere la realizzazione di cunicoli per l'attraversamento da parte della rete dei servizi primari; in particolare, in conformità a quanto richiesto dal Comune di Castelnuovo Scivina, si richiede la realizzazione di una tombinatura delle dimensioni minime di metri 3 di larghezza e metri 4 di profondità dal piano di campagna in corrispondenza della strada dello Sgarbazzolo, per la posa dei servizi primari comunali, ed il mantenimento della tombinatura esistente in fianco al cavalcavia della strada comunale di Viguzzolo.

Pertanto delibera di esprimere, per i motivi indicati in premessa, parere favorevole ai sensi e per gli effetti del 4° comma dell'art. 6 della legge 349/1986, ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente sul "Progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A7 Milano-Serravalle, nel tratto Ponte sul Po - Tortona, tra il km 43+000 ed il km 63+136", presentato dalla Società per l'Autostrada A7 Serravalle - Milano - Ponte Chiasso S.p.A., con sede legale in Assago Milanofiori (MI), Strada 3 Palazzo B/4, con il rispetto delle condizioni indicate in premessa, concernenti la fase di approvazione, realizzazione ed esercizio del progetto, riguardanti principalmente ed in sintesi:

- la redazione di un apposito studio idraulico che affronti e risolva complessivamente la problematica dell'insufficienza delle sezioni di attraversamento di alcuni corsi d'acqua interferiti;
- la verifica geotecnica dell'idoneità a costituire argine dell'opera di ampliamento del rilevato autostradale nei tratti coincidenti con il limite delle fasce A e B del PSFF;
- l'approfondimento delle previsioni progettuali sulle reali possibilità di reperimento di materiale per rilevati da cave esistenti sul territorio regionale ed i conseguenti adempimenti qualora debba essere prevista l'apertura di cave di prestito in territorio piemontese;
- la redazione del cronoprogramma della realizzazione dei lotti e della conseguente attività dei cantieri;
- la modifica del sistema proposto per lo smaltimento delle acque di dilavamento della piattaforma, escludendo l'immissione diretta delle acque di pioggia nell'ambiente sotterraneo, e l'applicazione del manto di usura drenante e fonoassorbente su tutta la tratta in oggetto con i relativi piani di controllo e manutenzione;
- l'aumento dei raggi di curvatura delle rampe di accesso ai nuovi cavalcavia in corrispondenza delle SS.PP. n. 92, n. 93 e n. 95;
- lo spostamento del nuovo cavalcavia della strada di Viguzzolo e la realizzazione della bretella di collegamento tra le SS.PP. n. 93 e n. 95 (cui è subordinata la soppressione del cavalcavia della strada comunale del Cerro-Bertone) in Comune di Castelnuovo Scivina;
- la valutazione di impatto acustico nonché il piano degli interventi di risanamento eventualmente necessari, nei confronti degli edifici segnalati ad uso prettamente agricolo o

produttivo e la problematica dell'impatto acustico e nei confronti della qualità dell'aria durante le fasi di costruzione;

- la riduzione dell'impatto sulla qualità dei corsi d'acqua nelle fasi di cantiere e di esercizio e le modalità per una efficace riqualificazione paesaggistica;*
- la realizzazione ed il mantenimento delle tombinature necessarie ai collegamenti delle reti di servizi primari tra le due zone fisicamente separate dal manufatto autostradale.*

CONSIDERATA la nota n. ZA.2001.9020895 della Regione Lombardia del'11 maggio 2001, pervenuta il 15 maggio 2001, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Elementi di carattere programmatico e quadro progettuale

Il progetto dell'ampliamento alla terza corsia della A7 tra il fiume Po e la connessione con la A21 riveste coerenza generale nel quadro pianificatorio - programmatorio regionale, su un itinerario di rilevante interesse nella rete stradale primaria.

Il progetto intende pertanto far fronte al progressivo aumento dei flussi di traffico, garantendone la maggiore sicurezza attraverso l'adeguamento delle caratteristiche geometriche dell'autostrada.

In questo contesto, non è pertanto significativo parlare di alternative progettuali, salvo per la "alternativa zero" che, seppure non esplicitamente presa in esame, si può ritenere in questo caso implicitamente valutata proprio laddove si tratta del trend relativo al traffico.

La stima dei flussi appare adeguatamente sostenuta, e nel complesso le caratteristiche del progetto coerenti con le finalità dell'intervento.

Il tracciato attuale, d'altra parte, non risente di particolari vincoli planimetrici o altimetrici, cosicché non si evidenzia la necessità di operare varianti.

In merito al progetto si rileva tuttavia che il nuovo casello di Casei Gerola dovrebbe essere allontanato quanto più possibile dal torrente Curone, traslando l'impianto, nel rispetto dei raggi di curvatura prescritti dalla normativa.

Analogamente, appare inadeguata nella conformazione e nelle dimensioni - per un innesto in sicurezza del raccordo al casello - la rotatoria sulla SP 206.

Si ritiene a questo proposito di fare proprio - e allegare alla presente relazione - lo schema di variante al progetto ["nuova soluzione su scostamento dal torrente Curone"] prodotto dal Proponente in sede di riunione (22.11.2000) con la Commissione VIA del Ministero dell'ambiente e la Regione, in quanto soluzione meglio rispondente all'esigenza sopra espressa.

In sede di progetto esecutivo si dovrà però perseguire un aumento del diametro della rotatoria, nella misura consentita dallo spazio disponibile.

Quadro ambientale

Le componenti ambientali dettate dal d.p.c.m. 27.12.1988 sono state in genere adeguatamente trattate. Il contesto territoriale ad ambientale di riferimento appare indagato con buon approfondimento.

Trattandosi di adeguamento funzionale di un'opera in esercizio, e dato quanto appena osservato, lo studio propone una serie di azioni di mitigazione finalizzate alla migliore accettabilità della nuova configurazione.

Alcuni elementi necessitano tuttavia di qualche approfondimento - possibile in sede esecutiva e di

KW
CBAR



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

successivo iter approvativo - come si osserva di seguito.

α Rumore*

In merito a questo fattore si può osservare che:

- *l'approccio utilizzato per valutare l'impatto acustico - su un progetto di potenziamento di infrastruttura esistente - si basa sul confronto tra la modellizzazione ante-operam e post-operam del contributo specifico all'immissione in corrispondenza dei recettori individuati nell'area che risente delle emissioni acustiche dell'infrastruttura stessa; la simulazione viene condotta per i due casi con e senza barriere per le situazioni in cui si prevede la realizzazione di tali protezioni;*
- *il modello utilizzato non è esplicitamente descritto nello studio attraverso le relazioni matematiche che lo individuano; sono citati il software commerciale utilizzato e le norme tedesche che definiscono il modello implementato all'interno del software stesso;*
- *dei dati di input del modello, la relazione fornisce quelli relativi ai flussi di traffico; gli altri parametri in gioco dovrebbero essere stati determinati attraverso una operazione di taratura condotta mediante misure effettuate in tre punti che risentono soprattutto del rumore specifico dell'autostrada; la relazione non fornisce informazioni circa i parametri individuati con tale operazione;*
- *viene fornito per i tre punti di misura l'errore da cui può essere affetto il modello e che risulta assai contenuto; tuttavia, per rendere in modo più preciso il senso dell'errore del modello in quei tre punti (utilizzati per la taratura), occorre osservare che esso è, di conseguenza, un errore residuo di identificazione; questo risulta contenuto ma nello studio non sono effettuate verifiche su altri punti per verificare l'accuratezza del modello altrove;*
- *lo studio ipotizza per le aree circostanti l'autostrada una classificazione acustica che, pur non avendo la valenza di una adottata formalmente dai Comuni, costituisce comunque un utile riferimento per l'analisi dell'impatto; peraltro, trattandosi non di un'opera da realizzare ex novo ma del potenziamento di una infrastruttura esistente, si può ritenere, ai soli fini della procedura di v.i.a. e alla luce delle disposizioni dell'art. 10.5 della l. 447/1995, preminente la considerazione sull'abbattimento dell'incremento del contributo all'immissione dovuto al potenziamento stesso rispetto a quella del conseguimento del rispetto dei limiti eventualmente già superati nello stato attuale.*

Preso atto dei contenuti dello studio e date queste considerazioni, si ritiene che il progetto di realizzazione della terza corsia possa essere avviato - in riferimento al fattore rumore - nel rispetto delle condizioni e con l'attuazione delle azioni di monitoraggio e controllo che si espongono di seguito, e che potranno essere formalizzate in sede di Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto.

1. *Si realizzi un adeguato monitoraggio acustico, con specifiche e periodiche rilevazioni, per verificare le previsioni dello studio d'impatto in merito ai diversi contributi ai livelli di rumore immessi, accertando in particolare il rumore generato dall'autostrada, quello dovuto ad altre sorgenti e il clima acustico complessivo;*
2. *Si verifichi, sulla base dei risultati del monitoraggio, l'efficacia delle mitigazioni assunte: il corretto ed adeguato dimensionamento delle barriere, l'effettivo beneficio derivante dal*

GBARR

fonoisolamento degli infissi. Si adottino di conseguenza e tempestivamente gli ulteriori interventi eventualmente necessari.

3. Il Proponente / Gestore dell'autostrada provveda alla costante manutenzione delle opere di mitigazione, sostituendo le parti danneggiate o deteriorate con componenti in grado di garantire le stesse prestazioni.

b* Ambiente idrico

Acque meteoriche

Lo schema di raccolta e trattamento proposto nel quadro progettuale dello studio è in linea generale condivisibile, anche in quanto coerente con le prescrizioni dei dd.lgs. 152/1999 e 258/2000, e della l.r. 62/1985 nel dimensionamento.

Relativamente allo smaltimento, invece, non risulta accettabile la realizzazione di pozzi perdenti (come del resto sconsigliato anche dalla stessa relazione geologica dello studio d'impatto), stante il conseguente rischio di diffusione di una eventuale contaminazione.

Il Proponente, nelle già citate riunioni presso la Commissione VIA, ha convenuto sull'opportunità di progettare un diverso sistema di smaltimento delle acque trattate. Tuttavia non è a tutt'oggi pervenuto un documento progettuale.

Resta perciò aperta la necessità di dettagliare un sistema alternativo, in rapporto alla morfologia e al sistema idrografico dell'area. Si ritiene che tale progettazione possa essere effettuata e affinata in sede di conferenza di Servizi per l'approvazione dell'opera.

Verifiche idrauliche

Gli studi e le verifiche idrauliche fanno costantemente riferimento alla deliberazione 11.05.1999 dell'Autorità di bacino del fiume Po che fissa i "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B", imponendo per i ponti prescrizioni relative al franco minimo di sicurezza e alle portate di piena di riferimento nel calcolo dei profili di moto permanente; stabilisce inoltre - con riferimento alla normativa CNR Uni 10007, le caratteristiche minime affinché un manufatto di attraversamento possa essere classificato come ponte o viadotto e, come tale, essere assoggettato a tali prescrizioni. Tenuto conto che gli interventi in esame riguardano allargamenti di viadotti esistenti, risulta, in generale, che tutti gli attraversamenti importanti esaminati risultano, allo stato attuale o a seguito degli interventi progettati, adeguatamente dimensionati, rispettando il franco minimo di 1 metro in corrispondenza della portata con tempo di ritorno di 200 anni, come risulta dallo studio idraulico appositamente predisposto nel corso del 2000 per conto della Struttura del Genio Civile di Pavia della Giunta Regionale.

Un caso particolare è rappresentato dal torrente Curone, il cui alveo nei tratti a monte e a valle del ponte autostradale è stato di recente oggetto di importanti lavori - realizzati dalla Regione - per aumentarne la capacità di deflusso, che oggi è valutata in 270 m³/s, a fronte dei 170 m³/s transitabili prima dell'intervento.

I risultati delle simulazioni effettuate sull'attraversamento autostradale confermano il rispetto del franco minimo relativamente alla portata di 270 m³/s, sulla quale è stato calibrato l'intero corso d'acqua. Il valore massimo oggi garantito risulta tuttavia ancora inferiore alle teoriche portate centennali e duecentennali, per il contenimento delle quali occorrerebbero lavori di trasformazione tanto radicali da risultare incompatibili/insostenibili con l'attuale uso del territorio.



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

c* Suolo e sottosuolo: approvvigionamento degli inerti

È opportuno che l'opera sia realizzata con materiali estratti da ambiti già attivi, e comunque all'interno della pianificazione di settore, non ravvisandosi la necessità dell'apertura di poli ad hoc. La revisione del piano provinciale cave di Pavia è stata recentissimamente approvata dal Consiglio Regionale, ed offre l'adeguata disponibilità di prelievo.

Positiva risulta la previsione - illustrata nello studio - del massimo possibile riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi e dalle demolizioni. Il riutilizzo dovrà essere preceduto dalle opportune analisi e caratterizzazione per la verifica dell'idoneità sotto il profilo geotecnico e della contaminazione. In ogni caso si richiama la circolare del Ministero dell'ambiente del 28.07.2000 (UL/2000/10103), oltre naturalmente il rispetto delle previsioni del d.lgs. 22/1997 per lo smaltimento dei volumi contaminati, e del d.m. 471/1999 per il riutilizzo (destinazione a verde).

d* Cantierizzazione

Le aree di cantiere proposte nel tratto lombardo sono cave a fossa dismesse e successivamente ritombate con materiali diversi (scarti di laterizi e argilla espansa; ceneri da centrale elettrica a carbone; sottoprodotti di zuccherificio), con la conseguente possibilità di fenomeni di cedimento a seguito dell'installazione dei cantieri stessi.

In linea generale l'area n. 3, in adiacenza al "Parco delle folaghe", risulta la più delicata sotto il profilo ambientale, come di fatto rilevato dallo studio stesso. Tuttavia, è di sicuro interesse la proposta di acquisto dell'area e successiva cessione da parte del Proponente al Comune di Casei Gerola, ai fini di un ampliamento della stessa area protetta, come forma di compensazione dell'intervento.

In questo contesto, considerando anche l'interesse espresso in proposito dal Comune, l'utilizzo di tale ambito può essere accettato a condizione di una progettazione esecutiva che definisca approntamento, gestione [rumore, polveri, governo della acque, impatti sugli ecosistemi all'intorno] e sistemazione finale dell'area.

In fase esecutiva si dovrà anche porre attenzione al carico generato sulla viabilità locale, e quindi alla minimizzazione degli impatti, soprattutto attraverso una opportuna scelta e verifica degli itinerari dei mezzi d'opera (il che dipende in buona sostanza dalla localizzazione delle cave e discariche scelte).

Per quanto sopra è dunque necessario che nella documentazione di appalto siano inseriti precisi e vincolanti impegni a:

- limitare l'attraversamento di aree secche e polverose da parte dei mezzi pesanti, mantenere queste ultime a regime umido, coprire i materiali trasportati, lavare le ruote degli autocarri;*
- contenere le immissioni di rumore e vibrazioni, anche con la realizzazione di specifiche barriere antirumore lungo il perimetro dei cantieri stessi;*
- attivare tutte le procedure atte alla salvaguardia delle acque di falda nei confronti di accidentali sversamenti di sostanze inquinanti sul suolo e/o nel sottosuolo e disciplinare l'emungimento e lo scarico delle acque provenienti dalla falda subsuperficiale qualora ne sia previsto l'aggotamento.*

e* Paesaggio

L'analisi territoriale paesistica è stata condotta con attenzione; sono individuate zone ambientali omogenee che rappresentano l'ambito interessato dal progetto sotto il profilo storico - insediativo

e del disegno agricolo.

La soluzione progettuale risulta complessivamente di limitata alterazione dei caratteri dei luoghi. La variante che prevede l'allontanamento dal torrente Curone (dove è presente il vincolo ex art. 146 del d.lgs. 490/1999), contribuisce a salvaguardare l'immagine paesistica del corso d'acqua, oggi non particolarmente esaltante ma suscettibile di interventi di riqualificazione.

Si ritiene inoltre necessario che nella progettazione esecutiva venga previsto, relativamente alle opere di dettaglio (barriere di pedaggio, ponti, sovrappassi e manufatti in genere), l'impiego di materiali e tecniche costruttive coerenti con le finalità di tutela degli ambiti tutelati attraversati.

Conclusione

Per quanto riportato ed analizzato, si ritiene di esprimere il parere che il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A7 tra il ponte sul Po e Tortona, esaminato nella sua globalità e, più in particolare, negli effetti sul tratto lombardo, risulta ambientalmente compatibile, a condizione che il progetto stesso sia completato dalla verifica e dall'affinamento - da effettuarsi in sede di Conferenza di Servizi finalizzata alla sua approvazione - degli elementi evidenziati nei precedenti parr. 2.5.2 (quadro progettuale) e 2.5.3 (quadro ambientale) e relativi a:

- modifica della collocazione del nuovo svincolo e della rotatoria;
- monitoraggio acustico e mitigazione dell'impatto da rumore;
- smaltimento delle acque di prima pioggia;
- approvvigionamento degli inerti, riutilizzo dei materiali e smaltimento degli esuberanti;
- gestione e sistemazione delle aree di cantiere e tutela degli ecosistemi al loro intorno;
- progettazione di dettaglio dei manufatti.

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/14541/01 del 20 settembre 2001, pervenuto in data 26 settembre 2001, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Con apposita istanza del 1.6.00 n.4594/DT/ST/SM la Società per l'Autostrada Serravalle - Milano - Ponte Chiasso ha chiesto la valutazione di pronuncia di compatibilità ambientale sul progetto relativo alla realizzazione dell'adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia dell'Autostrada A7 Milano-Serravalle, nel tratto compreso tra il ponte sul fiume Po e l'interconnessione con l'autostrada A21 Torino - Piacenza.

La Stessa Società con nota del 15.3.01 n.2563/SPA/REI/SM e del 18.4.01 n.3700/SPA/REI/SM ha inoltrato la documentazione integrativa richiesta.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, espressasi nel merito con nota n.9514 del 28.6.00 e n.10090 del 25.6.01, ha ritenuto l'intervento compatibile con la tutela del paesaggio a condizione che nel comune di Silvano Pietra sia costruita una barriera antirumore nel tratto adiacente al centro abitato, e che in fase di cantiere siano adottati particolari accorgimenti per la salvaguardia della flora ripariale esistente su rogge e torrenti attraversati dalla A7, soprattutto per i tratti in vicinanza del fiume Po (località Casei Gerola).

La Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia, espressasi con nota n.8009 del 27.6.00, e n.5141 del 3.5.01, rilevato che l'esame delle fotografie aeree evidenzia indizi della possibile presenza, lungo il percorso dell'intervento, di zone d'interesse archeologico, e non è



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

quindi da escludere che l'esecuzione di scavi collegati al progetto possa mettere in luce depositi archeologici, ha comunicato parere favorevole a condizione che venga preliminarmente concordato un piano d'indagini (mediante ricerca di superficie o saggi di scavo) in punti maggiormente a rischio e venga garantita l'assistenza archeologica ai lavori di scavo da parte di una ditta specializzata.

Con nota n.6250 del 6.9.01 la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Piemonte, ha espresso parere favorevole raccomandando l'opportunità di operare per quanto possibile, in considerazione del notevole impatto visivo delle opere previste, per lotti successivi provvedendo all'immediato ripristino ambientale pertinente.

La Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte, espressasi con nota n.5746 del 7.7.00, e n.4925 del 6.7.01, rilevato che l'area interessata dall'intervento rientra all'interno di un territorio densamente popolato in età antica, a partire dalla preistoria fino ad epoca medievale, e conserva ancora oggi tracce consistenti della centuriazione di età romana, ha comunicato parere di massima favorevole a condizione che:

- *vengano date alla Direzione Lavori esplicite formali istruzioni affinché sia garantito il più scrupoloso rispetto di quanto disposto dal D.L.29.10.99 n.490 in caso di rinvenimenti occasionali di strutture o reperti archeologici anche dubbi, e venga data, in tale eventualità, immediata segnalazione alla Soprintendenza sospendendo i lavori fino all'arrivo di funzionario archeologo;*
- *nelle aree soggette a modificazioni dello stato attuale dei suoli compresa la realizzazione di cantieri, cave, discariche e nuove viabilità, in considerazione della difficoltà di riconoscimento in molte circostanze dei beni d'interesse archeologico, delle esigenze pratiche d'immediatezza degli interventi e per evitare lunghe sospensioni dei lavori, sia prevista l'assistenza alle opere al fine di garantire una pronta e puntuale tutela delle strutture e dei reperti archeologici.*

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, ed in considerazione di quanto espresso dalle Soprintendenze competenti, ritiene di poter esprimere, parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione della centrale elettrica, a condizione che vengano recepite le richieste formulate dalle Soprintendenze ed a condizione che in corrispondenza del casello di Casei Gerola, così come ripositionato nella Memoria Integrativa, sul versante prossimo al torrente Curone, a mitigazione dell'intervento previsto, sia realizzata una fascia a verde con essenze arboree ed arbustive tipiche delle aree contigue.

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riporta;
comune di Casei Gerola (PV):

- affinché l'area nel territorio di Casei Gerola, area proprio all'ingresso del parco naturale di interesse sovracomunale "Le Folaghe", possa essere destinata a cantiere, si impongono interventi di mitigazione più consistenti rispetto a quelli ipotizzati nello studio, in particolare per quanto riguarda lo smaltimento idrico. Tali interventi, così come la sistemazione finale dell'area,

Handwritten initials and signature:
W
A. B. A. R.

andrebbero concordati con l'Amministrazione Comunale contestualmente alla formalizzazione dell'accordo tra le parti per la cessione dell'area al Comune;

- l'area interessata, attualmente poco edificata, è suscettibile di ulteriore edificazione, secondo il P.R.G. vigente, e poiché comprende anche il cimitero del capoluogo, appare opportuno migliorare l'opera di mitigazione del rumore mediante l'apposizione di una barriera naturale su tutto il tratto interessato;
- si ritiene opportuno che l'ambito 150 s, compreso nel territorio per il quale è in corso uno studio di fattibilità scaturito dall'accordo di programma per la realizzazione di un "Centro polifunzionale finalizzato a sostenere lo sviluppo economico imprenditoriale dell'Oltrepo Pavese" e confinante con il parco naturale di interesse sovracomunale "Le Folaghe", non venga considerato come zona per l'approvvigionamento dei materiali inerti.

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla costruzione della terza corsia dell'Autostrada A7 Milano-Serravalle nel tratto compreso tra il ponte sul fiume Po e l'interconnessione con l'Autostrada A21 Torino - Piacenza a Tortona da realizzarsi nei Comuni di Corona, Silvano Pietra e Casei Gerla (PV) Castelnuovo Scriveria, Tortona (AL) presentato dalla Società Autostrada Serravalle - Milano - Ponte Chiasso S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) pur prendendo atto delle precisazioni contenute nella memoria integrativa circa i criteri di dimensionamento delle sezioni idrauliche di attraversamento dei corsi d'acqua (torrenti Calvenza e Calvenzolo, torrente Grue, ecc.), si osserva che la Regione Piemonte prescrive la realizzazione di uno studio idraulico complessivo, riferito all'intero territorio interessato dai corsi d'acqua, e non una semplice "verifica idraulica" di detti attraversamenti. Si ritiene necessario aderire pienamente a quanto richiesto dalla Regione Piemonte, in quanto la motivazione addotta dal proponente a sostegno del limitato dimensionamento delle sezioni idrauliche (Calvenza e Calvenzolo) relativa alla necessità di tutelare l'abitato di Castelnuovo Scriveria da eventi alluvionali, pur condivisibile in linea di principio, attribuisce alla struttura autostradale il ruolo - fino a prova contraria improprio - di opera di difesa idraulica. Tale ruolo può senz'altro risultare ammissibile, laddove se ne dimostri l'efficacia e la adeguatezza dell'infrastruttura stradale a svolgerlo nelle condizioni migliori in riferimento anche alle necessarie verifiche geologiche e geotecniche sul rilevato autostradale. Si conferma conseguentemente la necessità di produrre, prima dell'inizio dei lavori, un adeguato studio idraulico d'area che, a partire dalla morfologia del territorio, valuti gli scenari di rischio possibili individuando le aree esondabili in occasione di eventi di piena centenarie. L'impostazione dello studio dovrà essere concordata con l'Autorità di Bacino, d'accordo con la Regione Piemonte cui spetterà la verifica di ottemperanza della presente prescrizione;

MW
GB AR



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- b) la programmazione delle attività di estrazione di inerti da costruzione e di smaltimento di materiali provenienti da scavo e demolizioni non altrimenti utilizzabili dovrà essere perfezionata in accordo con le normative vigenti nelle due regioni interessate e con le prescrizioni in tal senso formulate dalla Regione Lombardia e dalla Regione Piemonte, fatto salvo il criterio della massimizzazione del recupero di materiali e della conseguente minimizzazione delle quantità cavate e avviate a discarica;
- c) dovrà essere presentato un piano di cantierizzazione che evidenzi, tra l'altro, l'uso della viabilità impegnata, le modalità di utilizzo, le fasi temporali, il carico di traffico previsto e tutte le misure atte a mantenere le condizioni di sicurezza delle strade impegnate. Il piano di cantierizzazione dovrà descrivere tutte le misure necessarie a minimizzare il sollevamento e la movimentazione di polveri da parte delle attività di cantiere, le attività che si intendono porre in atto per monitorare la concentrazione di polveri sospese in corrispondenza dei recettori sensibili, le condizioni previste per garantire l'effettivo rispetto delle misure di minimizzazione contenute nel piano;
- d) per quanto riguarda il dimensionamento delle opere e dei presidi previsti dal progetto per la raccolta ed il collettamento di tutte le acque defluenti dalla piattaforma autostradale, si ritiene che - anche sulla base delle esperienze finora acquisite in tema di raccolta e depurazione delle acque di prima pioggia, e considerato il fatto che il progettista intende pavimentare la piattaforma autostradale con asfalto drenante - il dimensionamento e la densità degli interventi previsti (vasche di raccolta) debbano essere rivisti alla luce di uno studio che evidenzi le reali sensibilità presenti lungo il tracciato di progetto, garantendo la totale intercettazione delle acque di prima pioggia solamente in corrispondenza di siti e/o di ambiti territoriali le cui caratteristiche naturali, idrografiche ed idrogeologiche lo richiedano. In ogni caso dovranno essere precisate, in un apposito elaborato da predisporre prima dell'avvio dei cantieri, le modalità di gestione, manutenzione e controllo del sistema di tutela delle acque superficiali e sotterranee;
- h) la caratterizzazione ed il dimensionamento degli interventi di mitigazione acustica previsti dallo studio di impatto ambientale e dalla nota integrativa sono da considerare quali criteri preliminari; prima dell'avvio dei cantieri, il proponente dovrà predisporre e presentare ai competenti uffici regionali un piano di monitoraggio del clima acustico complessivo in corrispondenza dei recettori individuati, che consenta di apprezzare lo specifico contributo autostradale. Sulla base del piano di monitoraggio, che dovrà consentire di caratterizzare la situazione ante operam, di controllare il livello sonoro nella fase di cantiere, e di caratterizzare la situazione post operam valutandone la criticità in ordine sia alla situazione attuale che ai limiti di esposizione definiti (o a quelli che nel frattempo venissero adottati dagli enti locali in sede di azionamento acustico) il proponente si impegna fin da ora ad adeguare - se necessario - il progetto di mitigazione acustica secondo le indicazioni che verranno fornite dalle competenti regioni ovvero dalle agenzie regionali per la protezione dell'ambiente. Per quanto riguarda in particolare gli interventi ipotizzati al recettore, lo studio di impatto ambientale si limita ad un generico riferimento alla classe 1 dell'indice del potere fonoisolante apparente ($20 < RW < 27$ dB). Prima dell'avvio dei lavori dovrà essere presentato alle competenti autorità regionali un adeguato ed articolato progetto di isolamento dei recettori non altrimenti mitigati; tale progetto dovrà garantire, oltre che il necessario livello di abbattimento del rumore immesso negli ambienti, un adeguato livello di comfort climatico

all'interno degli ambienti stessi, in particolare per quanto riguarda le esigenze di ventilazione e raffrescamento nella stagione calda;

- i) ove adibiti ad uso residenziale, ai due edifici in diretta contiguità con il corpo autostradale e il cavalcavia in corrispondenza del centro abitato di Silvano Pietra, in corrispondenza dei quali vengono ad aggravarsi condizioni complessive di criticità ambientale non adeguatamente mitigabile, venga garantita la possibilità di delocalizzazione a carico del proponente;
- l) gli interventi di mitigazione acustica dovranno essere dimensionati con l'obiettivo di raggiungere, per quanto possibile, i valori di qualità di cui alla tab. D del DPCM 14/11/97, fermi restando come soglie inderogabili i limiti di cui alla tabella C del medesimo decreto;
- m) il progetto degli interventi di compensazione e di inserimento ambientale e paesaggistico (opere a verde) dovrà essere complessivamente ridefinito, in considerazione di densità di impianto più generose di quelle ipotizzate nella memoria integrativa, garantendo un efficace livello di integrazione funzionale e percettiva degli interventi in oggetto con la matrice paesaggistica preesistente. In sede di progettazione esecutiva, gli interventi a verde dovranno essere dettagliati e caratterizzati e dovrà essere dato il massimo risalto alla valenza ecologica degli stessi con particolare attenzione alla funzione di "corridoio ecologico" che gli stessi possono svolgere. Inoltre dovrà essere mitigata l'azione di compromissione che è connessa alla fase di costruzione, specialmente con riferimento agli attraversamenti dei corpi idrici e alle relative fasce spondali. Più in particolare, la progettazione esecutiva degli interventi di compensazione e inserimento ambientale dovrà quanto meno uniformarsi ai seguenti criteri generali:
 - *L'elenco delle specie autoctone di arbusti ed alberi dovrà fare riferimento a tutte le serie dinamiche della vegetazione potenziale naturale;*
 - *Si dovrà adottare un sesto d'impianto di almeno 1 albero ogni 30 m² ed un arbusto ogni 10 m² con disposizione a mosaico e non a linee geometriche;*
 - *Le sistemazioni spondali dovranno privilegiare l'impiego di tecniche di ingegneria naturalistica;*
 - *Per la sistemazione a verde dei previsti terrapieni e terrapieni compressi in calcestruzzo antirumore, si dovrà fare uso esclusivo di specie arbustive autoctone;*
- n) in particolare, per quanto riguarda la progettazione del nuovo casello di Casei Gerola, particolare attenzione dovrà essere data al raccordo con il contesto territoriale in termini di ricucitura delle aree interessate con quelle contermini pervenendo ad un nuovo disegno del territorio tale da non marcare il nuovo intervento infrastrutturale (es. aree intercluse, frammentazione dei suoli, ecc). Inoltre l'area del precedente casello dovrà essere ripristinata compatibilmente con gli interventi di compensazione;
- o) ulteriori prescrizioni di carattere progettuale:
 - laddove opportuno i sovra/sottopassi stradali previsti per la viabilità ordinaria intersecata dovranno essere dotati di una sede protetta, di pendenza adeguata, per gli 'utenti deboli' (pedoni, ciclisti). Inoltre si verifichino l'opportunità e la possibilità di modificare l'orientamento di quelle opere di scavalco/sottopasso (e delle relative rampe), che introducono particolari tortuosità nei rispettivi itinerari, in modo da garantire allineamenti e andamenti naturali e minimizzare il consumo indiretto di territorio indiretto (interclusioni e reliquati);

HW
GB AR



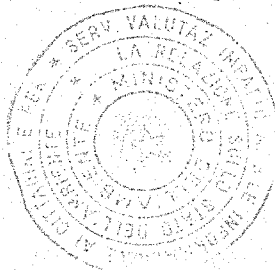
Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- si verifichino la possibilità e l'opportunità di introdurre nel progetto esecutivo "vie di fuga" (oltre ai varchi già previsti in corrispondenza di caselli e di aree di servizio) di connessione tra piattaforma autostradale e viabilità ordinaria adiacente, per le esigenze d'accesso rapido dall'esterno o di smaltimento del traffico dall'autostrada in casi di emergenza, nonché per le eventuali esigenze di accesso per esigenze operative;
- per quanto possibile, si arretri in misura congrua il limite esterno dell'area di servizio adiacente al fiume Scrivia, onde consentire l'inserimento di un'adeguata fascia verde a filtro tra la stessa e il corpo arginale;
- si verifichino l'opportunità e la fattibilità tecnica di modificare la localizzazione e/o la conformazione del casello di Castelnuovo Scrivia, in modo di conseguire maggior distanziamento dal nucleo abitato nonché maggior sicurezza del transito e delle immissioni sulla viabilità locale;

p) la verifica di ottemperanza delle prescrizioni da a) a n) sarà svolta dalle competenti Amministrazioni Regionali; per quanto riguarda la prescrizione o), il proponente trasmetterà prima dell'avvio dei lavori al Servizio VIA del Ministero dell'Ambiente e alle Regioni interessate una relazione tecnica che documenti le verifiche effettuate ed evidenzi le modifiche adottate rispetto al progetto pubblicato contestualmente alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale. Dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalle Regioni Piemonte e Lombardia e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Autostrada Serravalle - Milano - Ponte Chiasso S.p.A., al Ministero dei trasporti e infrastrutture DICOTER ed alle Regioni Piemonte e Lombardia, le quali provvederanno a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.



Roma li

18 DIC. 2001

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica con allegati di
n° 12... fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 18.12.2001

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI