

[Signature]
VIA e VAS

Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 39 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 25 OTT. 2012



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 1069 del 19 ottobre 2012

Progetto	Verifica di Assoggettabilità alla VIA SS 9 "VIA EMILIA" VARIANTE DI CASALPUSTERLENGO ED ELIMINAZIONE PASSAGGIO A LIVELLO SULLA SP 234
Proponente	ANAS S.p.A.

[Handwritten notes and signatures on the right margin]

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

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale presentata da ANAS S.p.A., Direzione Centrale Progettazione, prot CDG-0078128 in data 4 giugno 2012, concernente il progetto SS 9 "Via Emilia" Variante di Casalpusterlengo ed eliminazione passaggio a livello sulla SP 234.

VISTA la nota n. DVA-2010-0014762 del 19/06/2010, di trasmissione della istanza della Società proponente e di verifica della completezza della documentazione presentata.

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale ed al conseguente deposito del progetto preliminare e dello studio preliminare ambientale per la pubblica consultazione è avvenuta sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 62 parte II del 26 maggio 2012, mentre il termine di cui all'art 20 del D.lgs 152/06 decorre dal 10/06/2012, data dell'effettivo deposito della documentazione presso gli enti competenti.

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS.

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

PRESO ATTO dell'assegnazione del procedimento al Gruppo Istruttore con nota prot. CTVA-2012-2395 del 04/07/2012;

VISTO il Decreto di Compatibilità Ambientale n. 383 del 20 giugno 2003.

VISTI i pareri della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS n. 441 del 16 aprile 2010 e n. 513 del 5 agosto 2010 di verifica di ottemperanza al Decreto di Compatibilità Ambientale del 20 giugno 2003.

VISTA la documentazione trasmessa che si compone dei seguenti elaborati:

Progetto definitivo fornito dalla Società ANAS S.p.A. ed in particolare gli elaborati specifici di riferimento:

- | | |
|---|----------------|
| 1) STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE | Cod. 0006-0602 |
| 2) APPROFONDIMENTO MATRICI SUOLO E SOTTOSUOLO | Cod. 0006-0603 |
| 3) PLANIMETRIA DI CONFRONTO | Cod. 0006-0604 |

CONSIDERATO che non sono giunte osservazioni espresse ai sensi del comma 3 dell'art. 20 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128.

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128 ed in particolare l'articolo 20, che dispone:

1. Il proponente trasmette all'autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti:

[...omissis...]

5. L'autorità competente nei successivi quarantacinque giorni, sulla base degli elementi di cui all'allegato V del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente. [...]

6. Se il progetto non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente (...) l'autorità competente dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni.

[...omissis...]"

DATO ATTO che

PER QUANTO RIGUARDA IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

All'epoca di emanazione del Decreto di Compatibilità Ambientale lo stato della pianificazione, richiamato dal Decreto stesso, vedeva la vigenza di:

- Piano Territoriale Regionale, redatto ed approvato ai sensi della Legge Regionale 1/2000.
- Piano Territoriale di Coordinamento Comprensoriale, fatto proprio e variato dalla Provincia di Lodi, approvato dal Consiglio Regionale della Lombardia con atto n. VI/12195 del 29 luglio 1999.
- Piano Regolatore Generale dei Comuni di:
 - Casalpuusterlengo
 - Codogno
 - Somaglia

Da allora il quadro pianificatorio è mutato nei seguenti termini:

- con Legge Regionale 12/05 è stata approvata la nuova Legge Urbanistica Regionale che ha comportato l'avvio dell'adeguamento del PTR alla LR 12/05, approvato con DCR del 19/01/2010 n.95;
- il 18 febbraio 2006 era entrato in vigore il PTCP della Provincia di Lodi, adeguato alla LR 1/2000, approvato con DCP 30/05.
- La pianificazione comunale si è trasformata ed è così articolata:
 - Casalpuusterlengo, dotato di Piano Regolatore Generale;
 - Codogno, dotato di Piano Regolatore Generale - Adottato il PGT ex LR12/05;
 - Somaglia, dotato di Piano di Governo del Territorio ai sensi della LR 12/05.
- con DCP 8/09 è stato adottato l'adeguamento alla LR 12/05 del PTCP della Provincia di Lodi.

SS 9 "VIA EMILIA" VARIANTE DI CASALPUSTERLENGO ED ELIMINAZIONE PASSAGGIO A LIVELLO SULLA SP 234
VALUTATO che il progetto è conforme al mutato quadro programmatico così come sopra descritto.

CONSIDERATO CHE PER QUANTO RIGUARDA IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE il Progetto Originario è stata valutato dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e dalla Regione Lombardia nel corso del procedimento che ha portato al Decreto di Compatibilità Ambientale del 20 giugno 2003 e che, in attuazione alle prescrizioni del Decreto VIA è stata predisposta nel 2008 la documentazione necessaria all'ottemperanza delle prescrizioni.

CONSIDERATO che il progetto è stato esaminato nella Conferenza di Servizi del 28/04/2010 presso il Provveditorato Interregionale alle OO.PP. della Lombardia e della Liguria e che dalle conclusioni della stessa era necessario apportare alcune varianti al progetto sottoposto alla CTVIA per il parere di Compatibilità Ambientale e per i successivi pareri di ottemperanza.

VISTO che la versione attuale del progetto tiene conto dell'iter sopra richiamato e recepisce il combinato disposto delle prescrizioni del Decreto VIA del 2003, dei Pareri della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 441 del 16 aprile 2010 e n. 513 del 5 agosto 2010 in esito alla verifica di ottemperanza, nonché delle prescrizioni emerse in Conferenza di Servizi.

CONSIDERATO che negli incontri preparatori la Commissione Tecnica VIA/VAS ha manifestato la necessità di esperire la procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale di tali modifiche, per ognuna delle varianti esaminate saranno accennati, per completezza documentale, i riferimenti alle prescrizioni formulate dalla CTVIA e dalla Conferenza di Servizi del 28/04/2010;

IN RELAZIONE ALL'EVOLUZIONE PROGETTUALE si deve evidenziare che nel progetto sottoposto a VIA e successivamente a verifica di ottemperanza, l'intervento era costituito da una variante stradale esterna all'abitato di Casalpusterlengo, attraversato dalla SS 9 "Via Emilia". Il progetto della Variante si inquadra in un disegno complessivo della viabilità primaria intorno all'abitato di Casalpusterlengo e comprende la variante della SS 9 "Via Emilia" all'abitato di Casalpusterlengo ed una bretella di raccordo tra la variante stessa e l'attuale sede della "Via Emilia". Per garantire un adeguato collegamento con il casello autostradale di Ospedaletto Lodigiano, l'intervento è stato esteso alla realizzazione di un cavalcavia ferroviario lungo la SP (ex SS) 234 che, tuttavia, non è mai stato sviluppato in termini progettuali. Inoltre, a seguito del trasferimento dell'arteria alla competenza Provinciale, in attuazione del Dlgs 112/98, non potrà essere realizzato da ANAS, che si limiterà a trasferire i fondi necessari agli enti competenti.

L'opera si colloca nel territorio della Provincia di Lodi al centro della Pianura Padana Lombarda, distretto caratterizzato da una forte antropizzazione, sostenuta da una fitta rete infrastrutturale, sia relativa agli insediamenti residenziali, sia per le attività produttive, che conserva tuttavia una marcata connotazione agricola, che caratterizza tutto il territorio.

L'intervento prevede la realizzazione della variante alla SS 9 "Via Emilia" a sud-ovest dell'abitato di Casalpusterlengo ed una bretella di raccordo tra la variante stessa e l'attuale sede dell'Emilia. Il tracciato principale ha uno sviluppo complessivo di km 9+955 ed è prevista una piattaforma stradale a due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia, mentre la bretella di raccordo ha uno sviluppo complessivo di km 1+367 e calibro stradale da 10.50 m.

La variante ha inizio prima del sovrappasso della SS 9 alla linea ferroviaria Milano - Bologna, a nord di Zorlesco e si sviluppa verso sud.

La strada ricalca il tracciato della Via Emilia storica da cui si stacca appena superata la ferrovia Milano - Bologna con la piattaforma a doppia carreggiata.

SS 9 "VIA EMILIA" VARIANTE DI CASALPUSTERLENGO ED ELIMINAZIONE PASSAGGIO A LIVELLO SULLA SP 234

Con una curva verso destra seguita da un'altra a sinistra, si accosta all'abitato di Zorlesco e prosegue verso sud con andamento prevalentemente rettilineo fino alla SP (ex SS) 234. Da questo punto lambisce l'abitato di Casalpusterlengo, che segue con andamento curvilineo verso sinistra fino ad intersecare la SP 142 in prossimità dell'ospedale.
Una successiva ampia curva verso destra conduce al termine della variante ed alla connessione con la Via Emilia storica a sud.

Opere d'arte Maggiori

La sequenza delle interferenze fluviali, ferroviarie e stradali determina l'andamento altimetrico del tracciato che presenta estesi tratti in rilevato, già valutati in sede di decreto VIA del 2003.

Le opere d'arte più rappresentative dell'intervento sono le seguenti:

- Sovrappasso FF SS MI - BO lunghezza = 15+15 m
- Viadotto Svincolo Casalpusterlengo Nord lunghezza = 90 m
- Viadotto FF SS PV - MN lunghezza = 155 m
- Viadotto Svincolo S.S. 234 "Codognese" lunghezza = 90 m
- Sovrappasso Svincolo Raccordo SS 9 lunghezza = 17 m
- Ponte Raccordo SS 9 lunghezza = 22 m

In corrispondenza di piccoli attraversamenti di corsi d'acqua e fossi irrigui o di incisioni del piano campagna ove si prevedono possibili scoli d'acqua, sono previsti tombini tubolari in cemento del diametro di 100/150 cm o tombini scatolari in c.a. delle dimensioni, 4.00x4.00 m e 3.00x3.00 m. Sono inoltre previste murature di sostegno in c.a. per altezze superiori ai 3 metri, a coronamento delle opere d'arte principali, le fondazioni di queste ultime sono di tipo diretto su letto di cls magro.

Mitigazioni Acustiche

Nelle zone prossime ad insediamenti abitativi e/o di futura espansione è prevista la messa in opera di barriere antifoniche e fonoassorbenti.

Interazione Suolo e Sottosuolo

La soggiacenza varia dai 2,5 metri fino ad oltre 4,60 metri. Il problema della stabilità dei rilevati in relazione ai terreni di fondazione sono legati alla capacità portante ed alla manifestazione di cedimenti differenziali. Poiché i litotipi incontrati dal tracciato della variante SS 9 manifestano comportamenti diversi in funzione del loro contenuto di acqua, possono dare luogo a cedimenti differenziali è stata prevista pertanto la bonifica del sottofondo mediante l'utilizzazione di strati drenanti e anticapillari adeguatamente compattati che separino il sottofondo dal rilevato. La presenza dei litotipi sopraddetti caratterizzati da una scarsa tendenza a drenare e da una bassa capacità portante ha comportato l'adozione di fondazioni profonde realizzate mediante pali trivellati di grande diametro, al fine di ottenere la portanza richiesta dagli scarichi delle strutture in progetto.

A seguito del parere di compatibilità ambientale e dei pareri di ottemperanza da parte della CTVIA ed a seguito della Conferenza di Servizi il progetto è stato adeguato riprendendo e confermando nella sostanza il tracciato, la funzione e la finalità del progetto sottoposto alla valutazione di impatto che ha portato all'emanazione del Decreto VIA del 2003.

L'adeguamento progettuale in sintesi ha riguardato:

- il recepimento delle nuove normative e dei nuovi strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica;
- il recepimento delle prescrizioni del Decreto VIA;
- il recepimento delle prescrizioni formulate in Conferenza di Servizi.

Le caratteristiche generali del progetto, ben evidenziate nello Studio Preliminare Ambientale, sono sinteticamente le seguenti:

- l'evoluzione progettuale è stata coerente con le prescrizioni formulate in sede di procedura di VIA;
- sono state introdotte misure di limitazione dell'impatto visivo con una riduzione complessiva (rispetto al progetto esaminato dalla Commissione Tecnica VIA VAS) della superficie fuori terra dei manufatti e dei rilevati;
- sono stati eliminati tutti i sovrappassi per la continuità della rete stradale interferita, (ad eccezione di quello della Strada delle Coste non diversamente realizzabile) e sono state introdotte modifiche al profilo dell'asse principale, prevedendo un tratto ipogeo di circa 1700 m;
- l'inserimento paesaggistico e la mitigazione acustica sono state integrate e coordinate. Sono state studiate soluzioni che contemperassero il rientro nei limiti di emissione sonora dell'opera e la sua forma esterna ed interna, mediante l'introduzione di presidi fonomitiganti costituiti da dune vegetali e pannellature acustiche. L'estensione dei tratti protetti (6.368 m, sommando le due direzioni di marcia) è quasi raddoppiata, attestandosi al 39% dell'intero sviluppo stradale (considerando la somma delle due direzioni di marcia);
- un'attenzione particolare è stata dedicata alla ciclabilità ed in generale alla mobilità dolce, considerando le diverse dimensioni della ciclabilità territoriale, sub urbana e urbana. In tal senso:
 - o sono stati introdotti cinque varchi ciclabili per la continuità delle reti ecologiche di rilevanza provinciale che potranno costituire anche occasione e volano per lo sviluppo della rete provinciale e sovra locale;
 - o è stata contestualmente progettata un'articolata rete di percorsi, tanto per la fruizione delle aree di compensazione e valorizzazione, quanto per l'accessibilità ai presidi di mitigazione acustica all'esterno del manufatto stradale, connessa alle reti locali, che innerva gli ambiti urbanizzati e si connette con una potenziale rete ecologica urbana, di cui costituisce a sua volta occasione e volano di sviluppo.
- è stato completamente rivisto l'approccio alla cantierizzazione perseguendo:
 - o la limitazione dell'impatto delle movimentazioni di cantiere sui centri abitati interessati, al fine di non sovraccaricare il disagio quotidianamente subito lungo la tratta storica della Via Emilia. Sono state poste le condizioni perché durante le fasi di cantierizzazione le movimentazioni di cantiere avvenissero al di fuori degli abitati predisponendo adeguata viabilità;
 - o la limitazione degli impatti sulla qualità dell'aria, dell'acqua e della vivibilità. Di particolare rilievo le misure di mitigazione acustica che, coordinate con la fasizzazione di cantiere, potranno garantire il rispetto dei limiti di esposizione anche durante tutta la durata del cantiere.

SS 9 "VIA EMILIA" VARIANTE DI CASALPUSTERLENGO ED ELIMINAZIONE PASSAGGIO A LIVELLO SULLA SP 234

CONSIDERATO che le modifiche sono state altresì condivise con gli enti osservanti e la Provincia di Lodi ha preso atto del progetto con DGP 108/2011.

VISTO che le modifiche apportate al progetto, oggetto della presente verifica di assoggettabilità sono le seguenti:

1. **Ridefinizione interferenze con i due rami della SP 141 a nord e a sud di Zorlesco articolate in:**

- a. **Realizzazione di un sottopasso con pista ciclabile affiancata lungo la SP 141 in direzione Brembio (SEZ A68 - km 1+576.13).**
- b. **Ridefinizione dell'attraversamento in sottopasso lungo la Strada Vicinale di Cascina Borasca (SEZ A96 - km 2+319.73), per la continuità della SP 141 in direzione Somaglia, con pista ciclabile affiancata.**

2. **Ridefinizione in abbassamento della livelletta stradale tra le sezioni A251 e A290 con modifica dell'intersezione con la SP 142 (SEZ A272 - km 6+538.57).**

3. **Realizzazione di un sottopasso ciclabile in corrispondenza della Strada Vicinale di Mulino Alberone (SEZ A287 - km 6+900.25)**

4. **Realizzazione di una passerella ciclabile in attraversamento del colatore Brembiolo per il collegamento ciclabile di un insediamento isolato lungo la Via Emilia (SEZ A294 - km 7+062.64).**

5. **Realizzazione di un sottopasso ciclabile lungo la Strada Comunale di Cascina Borasca, in attraversamento della bretella di raccordo alla SS 9 (SEZ 2.-20. - km 0+474.88).**

A queste si aggiunge una modifica altimetrica costituita da un incremento di m 0,70 della quota del manufatto di scavalco della ferrovia FS MI BO (SEZ da A0 a A37), in recepimento di specifica prescrizione formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in Conferenza di Servizi, per limitare le interferenze con la linea di alimentazione della trazione elettrica ferroviaria.

Tutte le modifiche apportate sono rappresentate nella planimetria di confronto (elab. 0006 - 0604) riportante:

- le modifiche progettuali introdotte rappresentate graficamente in sovrapposizione con le soluzioni precedenti;
- le variazioni in ordine al consumo di suolo ed al suo utilizzo ai fini progettuali;
- la sovrapposizione nel profilo longitudinale, ove sia stato modificato, dell'andamento della livelletta di progetto.

DESCRIZIONE DELLE VARIANTI E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Nello Studio Preliminare Ambientale la descrizione delle varianti e la valutazione degli impatti sono state sviluppate in singole tabelle riassuntive per ogni variante, contenenti:

- descrizione tecnica delle varianti introdotte al progetto che ha ottenuto la verifica di ottemperanza con la rappresentazione delle fonti dirette ed indirette delle modifiche, con evidenza degli elementi di ricaduta;
- valutazione degli impatti delle soluzioni progettuali introdotte rispetto al progetto validato dalla Commissione VIA/VAS in sede di ottemperanza;
- verifica di coerenza delle soluzioni adottate rispetto alle valutazioni ambientali contenute nel DEC/VIA evidenziando la sostanziale coerenza con l'elaborato oggetto del parere VIA.

CONSIDERATO che le varianti riguardano essenzialmente la realizzazione di opere ipogee ed a supporto della presente verifica il proponente ha proceduto alla redazione di uno specifico studio di Approfondimento delle Matrici Suolo e Sottosuolo (elab. 0006 0603 Approfondimento Matrici Suolo e Sottosuolo), per la valutazione degli impatti delle varianti, relativi alla componente sottosuolo, che risulta prevalente.

1. **RIDEFINIZIONE INTERFERENZE CON I DUE RAMI DELLA SP 141 A NORD E A SUD DI**

Le interferenze si collocano alle sezioni A65 ed A89. Il progetto originario prevedeva la realizzazione di due cavalcavia, le rampe dei quali, verificate con i recenti parametri di Legge, non risultavano realizzabili a causa della presenza di abitazioni in prossimità del rilevato stradale di progetto.

L'unica soluzione per consentire la realizzazione di tale tipologia di intersezione consisteva in un significativo allontanamento dell'asse stradale dall'abitato, scelta non proponibile per l'eccessivo consumo di suolo che avrebbe comportato.

Per queste ragioni è stata studiata una soluzione che prevedeva l'eliminazione dei due cavalcavia, sostituendoli funzionalmente con una bretella stradale di raccordo dei due rami della SP 141 che si spingeva fino alla rotatoria dello svincolo Casalpusterlengo nord, per consentire la connessione con la rete stradale ordinaria e l'abitato di Zorlesco.

Per consentire la permeabilità ciclabile veniva inserito un sottopasso in prosecuzione della via Vistarini (sez. A50), che avrebbe dovuto garantire tale funzionalità, unitamente alla permeabilità dei mezzi agricoli.

Per la connessione alla Cascina San Nazario, raggiungibile allo stato dalla SP 141, veniva previsto un sottopasso in asse alla strada vicinale di accesso alla stessa.

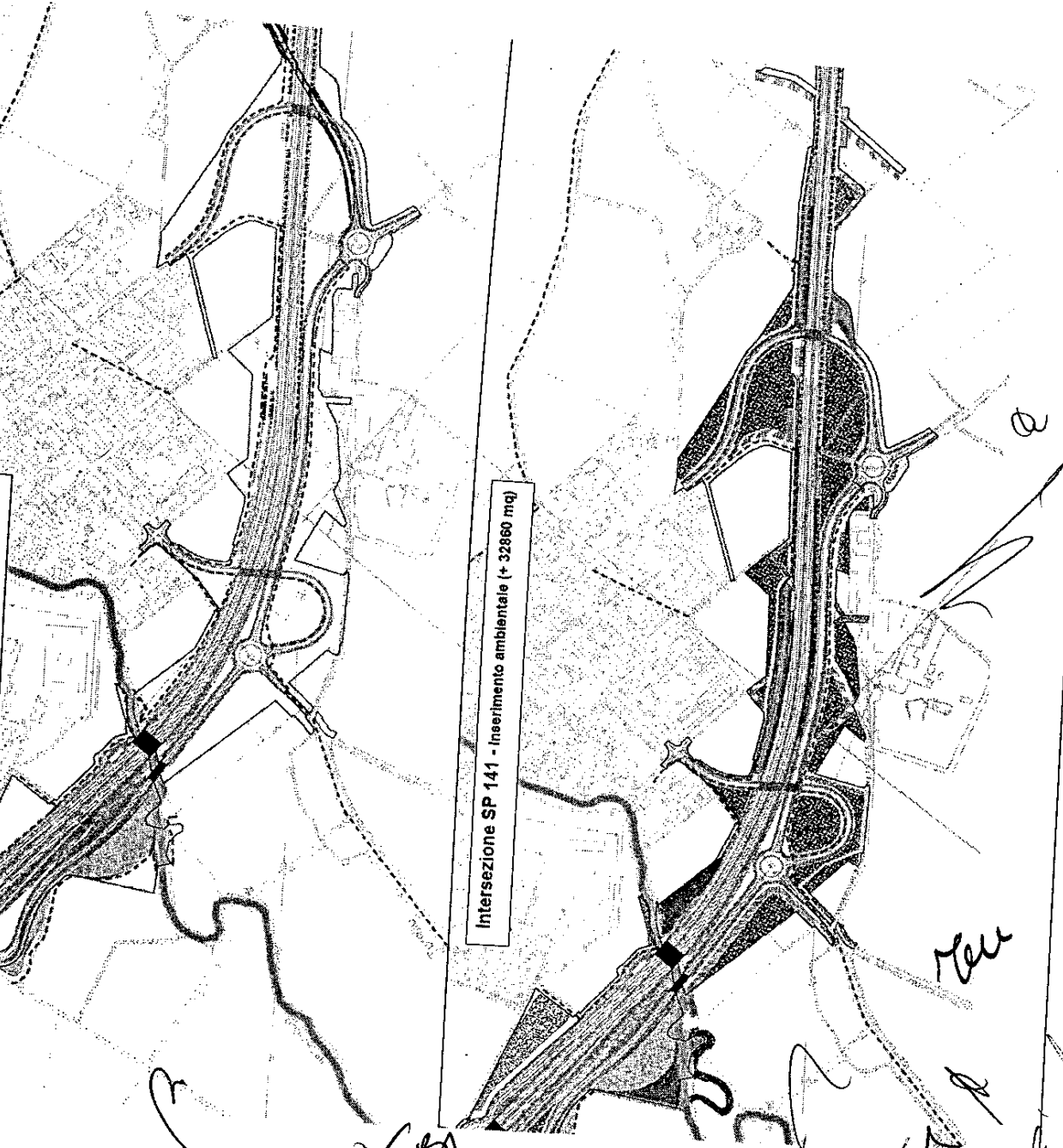
In Conferenza di Servizi, la soluzione è stata ritenuta non adeguata dal Comune di Casalpusterlengo che, in seguito facendo proprie le richieste formulate dagli abitanti di Zorlesco, chiedeva la riattivazione dei collegamenti tra i due rami della SP 141 e l'abitato.

Il recepimento dell'osservazione, unitamente all'attenzione sollecitata dalla Provincia di Lodi in Conferenza di Servizi, per la permeabilità ciclabile dell'infrastruttura, ha orientato le modifiche progettuali che vengono illustrate con approfondimenti relativi ai due interventi in cui si articola la risoluzione dell'interferenza di che trattasi.

Si riporta di seguito uno stralcio dell'elaborato 0006-0604 - PLANIMETRIA DI CONFRONTO

Intersezione SP 141 ridefinizione interferenze con i due rami della sp 141 a nord e a sud di zolfo.

Intersezione SP 141 - inserimento ambientale (+ 32860 mq)



LEGENDA

- PROGETTO 2008 CONFERMATO
- PROGETTO 2008 ELIMINATO
- PROGETTO 2011
- CONTORNO ESPROPRI
- macchia e fascia boscata (mb)
- siepe arborea arbustiva (sa1)
- siepe arborea arbustiva (sa2)
- filari urbani (fi1)
- filari campestri (fi2)
- opere di ingegneria naturalistica (in)
- formazione di prato umido (p)
- formazione di prato (p)
- rete ciclabile esistente o in previsione
- duna antrunore con terre rinforzate

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the name 'M. P.' and various scribbles.

a. REALIZZAZIONE DI UN SOTTOPASSO CON PISTA CICLABILE AFFIANCATA LUNGO LA SP 141 IN DIREZIONE BREMBIO (SEZ A68 - KM 1+576.13).

FONTI DELLA MODIFICA		
<p>FONTE DIRETTA</p>	<p>Parere del Comune di Casalpusterlengo in Conferenza di Servizi; Osservazione b)</p>	<p>"mantenere gli attuali collegamenti esistenti con i Comuni limitrofi di Somaglia e di Brembio che verrebbero interclusi e sostituiti dalle strade del progetto esistente"</p>
<p>FONTE DIRETTA</p>	<p>Parere della Provincia di Lodi in Conferenza di Servizi; <i>occasioni e opportunità della variante infrastrutturale in oggetto ... LA CICLABILITA'</i></p>	<p>"realizzazione di un Varco del Parco del Brembiolo, a nord del Brembiolo, valutando il sottopasso di progetto, in prossimità di Cascina Bella, anche con valenza ciclabile"</p>
<p>FONTE INDIRETTA</p>	<p>Prescrizione DEC/VIA d5 - valutazione della Commissione tecnica in sede di ottemperanza</p>	<p>"interventi di rivegetazione all'interno del Parco del Brembiolo a titolo compensativo, questi dovranno essere concordati con gli Enti locali"</p>

L'obiettivo della variante è molteplice:

- garantire la continuità della SP 141 in direzione Brembio;
- garantire la permeabilità ciclabile;
- estendere gli elementi di naturalità funzionali all'inserimento paesaggistico dell'opera alla valle del Brembiolo, a cui l'intervento è contiguo, garantendone la fruibilità in termini di mobilità dolce;
- sviluppare puntualmente la progettazione delle soluzioni infrastrutturali in prossimità dell'abitato di Zorlesco, evitando l'interruzione del collegamento viabilistico esistente.

Sulla base dell'andamento planimetrico del progetto ottemperato è stato introdotto un raccordo stradale che si attesta sulla rotonda prevista alla sezione A64 e, mediante un sottopasso, garantisce la continuità della SP 141, dall'abitato di Zorlesco verso Brembio.

Il raccordo è fiancheggiato da una pista ciclabile complanare che garantisce la permeabilità ciclabile.

L'attraversamento ciclabile si configura quale Varco Ciclabile del Brembiolo.

Per esigenze di pendenza delle rampe il raccordo presenta sviluppo curvilineo.

VALUTAZIONE AMBIENTALE

La nuova soluzione proposta rappresenta un positivo piano di razionalizzazione ed efficientizzazione dell'interferenza in quanto posiziona lo svincolo in un'area concordata ed auspicata dagli Enti territoriali direttamente interessati dal tratto stradale, raggiungendo tutti gli obiettivi prefissati.

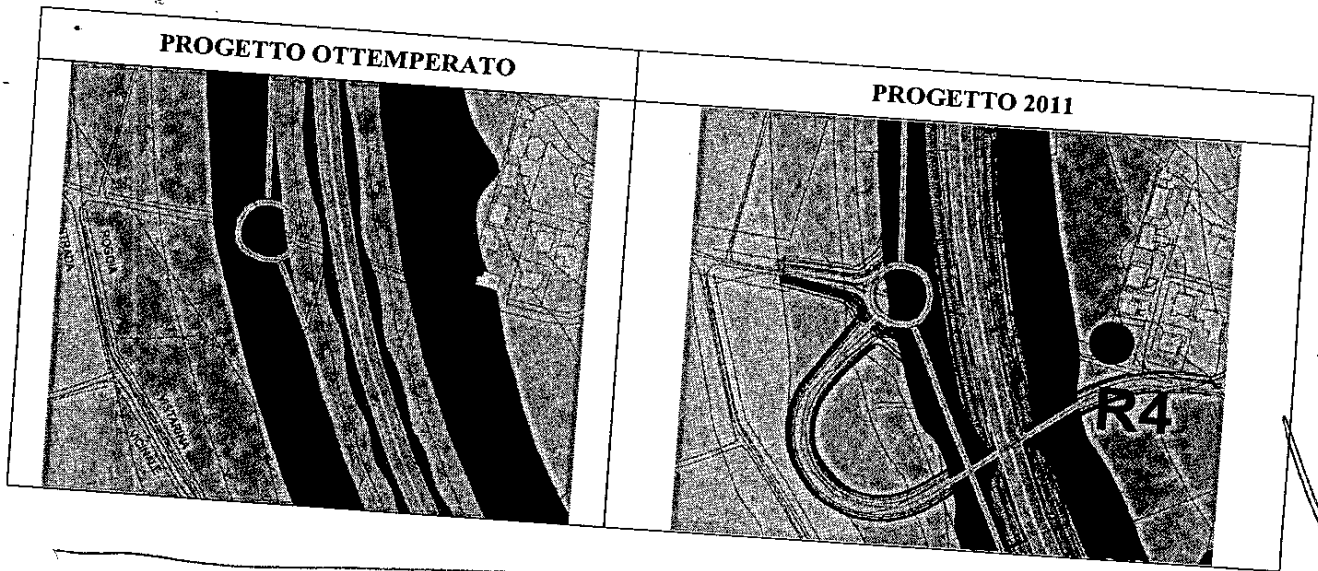
Grazie agli interventi di permeabilità ciclabile introduce un valore di arricchimento funzionale con interventi infrastrutturali che non producono impatto ma che contribuiscono a valorizzare il territorio, non sviluppati dal progetto originario.

La variante quindi presenta, impatti nulli, trascurabili o sensibili miglioramenti, rispetto alla soluzione prevista nel progetto originario.

La limitazione della pressione sonora generata dall'infrastruttura è uno degli obiettivi prioritari del <decreto VIA e della Verifica di Ottemperanza.

Quindi, con riferimento alla matrice impatto acustico, il confronto tra la simulazione del progetto ottemperato e quello oggetto della presente procedura non evidenzia peggioramenti rispetto al clima acustico post-operam senza mitigazioni.

Si riporta in proposito uno stralcio comparativo delle elaborazioni relative al CLIMA ACUSTICO POST OPERAM SENZA MITIGAZIONI PERIODO NOTTURNO



Handwritten notes on the right side of the page, including the number '3' and various symbols and scribbles.

Handwritten notes at the bottom of the page, including the number '11 di 29' and various signatures and symbols.

b. RIDEFINIZIONE DELL'ATTRAVERSAMENTO IN SOTTOPASSO LUNGO LA STRADA VICINALE DI CASCINA BORASCA (SEZ A96 - KM 2+319.73), PER LA CONTINUITÀ DELLA SP 141 IN DIREZIONE SOMAGLIA, CON PISTA CICLABILE AFFIANCATA

FONTI DELLA MODIFICA		
<p>FONTE DIRETTA</p>	<p>Parere del Comune di Casalpusterlengo in Conferenza di Servizi; Osservazione b)</p>	<p>"mantenere gli attuali collegamenti esistenti con i Comuni limitrofi di Somaglia e di Brembio che verrebbero interclusi e sostituiti dalle strade del progetto esistente"</p>
<p>FONTE INDIRETTA</p>	<p>Parere della Provincia di Lodi in Conferenza di Servizi; <i>occasioni e opportunità della variante infrastrutturale in oggetto ... LA CICLABILITA'</i></p>	<p>"realizzazione di un Varco del Parco del Brembiolo, a nord del Brembiolo, valutando il sottopasso di progetto, in prossimità di Cascina Bella, anche con valenza ciclabile"</p>
<p>FONTE INDIRETTA</p>	<p>Prescrizione DEC/VIA d5 - valutazione della Commissione tecnica in sede di ottemperanza</p>	<p>"interventi di rivegetazione all'interno del Parco del Brembiolo a titolo compensativo, questi dovranno essere concordati con gli Enti locali"</p>

L'obiettivo della variante è molteplice:

- garantire la continuità della SP 141 in direzione Somaglia;
- garantire la permeabilità ciclabile;
- estendere gli elementi di naturalità funzionali all'inserimento paesaggistico dell'opera alla valle del Brembiolo, a cui l'intervento è contiguo, garantendone la fruibilità in termini di mobilità dolce, mediante la connessione ciclabile al varco del Parco del Brembiolo;
- sviluppare puntualmente la progettazione delle soluzioni infrastrutturali in prossimità dell'abitato di Zorlesco, evitando l'interruzione del collegamento viabilistico esistente.

Sulla base dell'andamento planimetrico è stato introdotto un raccordo stradale che si attesta sulla rotonda prevista in prossimità della sezione A88 che, mediante un sottopasso, garantisce la continuità della SP 141 dall'abitato di Zorlesco verso Somaglia.

Il raccordo è fiancheggiato da una pista ciclabile complanare che garantisce la permeabilità ciclabile. Per esigenze di pendenza delle rampe il raccordo presenta sviluppo curvilineo.

L'opera sostituisce il raccordo stradale e relativo sottopasso previsto dal progetto ottemperato per l'accesso a Cascina San Nazario, accesso che è comunque garantito indirettamente dalle soluzioni qui descritte.

VALUTAZIONE AMBIENTALE:

La nuova soluzione proposta rappresenta un positivo piano di razionalizzazione ed efficientizzazione dell'interferenza in quanto posiziona lo svincolo in un'area concordata ed auspicata dagli Enti territoriali direttamente interessati dal tratto stradale, raggiungendo tutti gli obiettivi prefissati.

Grazie agli interventi di permeabilità ciclabile, introduce un valore di arricchimento funzionale con interventi infrastrutturali che non producono impatto ma che contribuiscono a valorizzare il territorio.

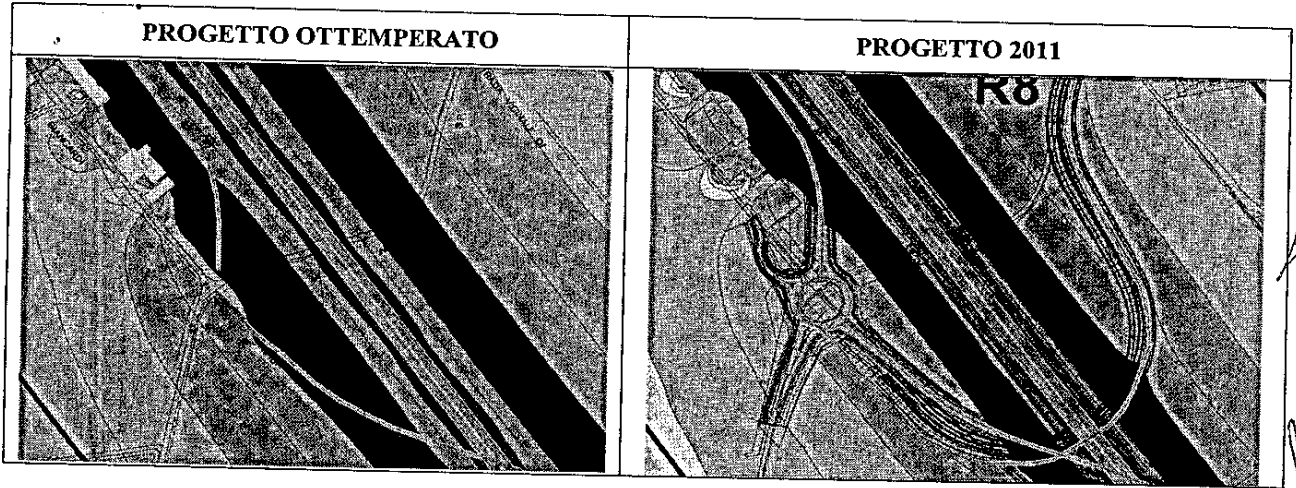
La variante quindi presenta, impatti nulli, trascurabili o sensibili miglioramenti, rispetto alla soluzione prevista nel progetto originario.

La limitazione della pressione sonora generata dall'infrastruttura è uno degli obiettivi prioritari del <decreto VIA e della Verifica di Ottemperanza.

Quindi, con riferimento alla matrice impatto acustico, il confronto tra la simulazione del progetto ottemperato e quello oggetto della presente procedura non evidenzia peggioramenti rispetto al clima acustico post-operam senza mitigazioni.

Si riporta in proposito uno stralcio comparativo delle elaborazioni relative al CLIMA ACUSTICO POST OPERAM SENZA MITIGAZIONI PERIODO NOTTURNO

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including 'BZ', 'C', 'you', and various illegible signatures.



[Large handwritten signature or scribble across the page]

[Handwritten notes and signatures in the bottom right corner]

[Handwritten notes and signatures in the bottom left corner]

[Vertical handwritten notes on the right margin]

2) RIDEFINIZIONE IN ABBASSAMENTO DELLA LIVELLETTA STRADALE TRA LE SEZIONI A251 E A290 CON MODIFICA DELL'INTERSEZIONE CON LA SP 142 (SEZ A272 - KM 6+538)

FONTI DELLA MODIFICA		
FONTE DIRETTA	Parere del Comune di Casalpusterlengo in Conferenza di Servizi; Osservazione a)	"..... che si rifà alle segnalazioni di ARPA per quanto riguarda le mitigazioni acustiche nelle zone di nuove lottizzazioni ... (da sezione A210 a sez. A298 - ndA)..... chiede se un abbassamento della livelletta stradale di 1,50 m sul piano campagna possa migliorare sia il livello acustico d'impatto dell'opera, che a livello di impatto visivo"
FONTE DIRETTA	Prescrizione DEC/VIA b, RLc1 e RLc2 - Valutazione della Commissione tecnica in sede di ottemperanza	La Commissione VIA/VAS chiede, tra l'altro, di chiarire le condizioni di rientro nei limiti acustici per tutti ricettori e la struttura ospedaliera, prossima all'intervento.
FONTE DIRETTA	Prescrizione DEC/VIA b - Valutazione della Commissione tecnica in sede di ottemperanza	"l'inserimento paesaggistico - ambientale non comprenderebbe lo studio architettonico .. delle barriere fonomitiganti (ndA)... richiesto nella prescrizione"
FONTE DIRETTA	Prescrizione Agenzia ARPA Lodi in Conferenza di Servizi	<p>VERIFICARE "... i valori limite previsti dal DPR 142/2004 non sono rispettati per tutti i ricettori individuati".</p> <p>VERIFICARE "per i ricettori fuori fascia il rispetto dei limiti di zona":</p> <p>CHIARIRE "in alcuni punti all'interno della fascia di pertinenza sono presenti dei ricettori isolati in cui si verifica un superamento dei limiti";</p> <p>ADEGUARE "tra i ricettori da approfondire non risultano considerati ricettori in corrispondenza dello svincolo di Casalpusterlengo né le nuove lottizzazioni, già previste, in avvicinamento alla variante;"</p> <p>ADEGUARE "l'adeguamento del progetto con la classificazione acustica comunale;"</p> <p>RIVALUTARE "eventuali modifiche al tracciato o alle opere di mitigazione previste".</p>
FONTE DIRETTA	Osservazione della Cooperativa di Abitanti Piacenza 74 sul progetto pubblicato	<p>"riconsiderare le modalità di tracciato e di costruzione della variante in questione nel tratto prossimo all'area di proprietà (da A 230 a sez A 270)".....</p> <p>a. "in termini di distanza rispetto all'area edificabile in oggetto</p> <p>b. in termini di modalità costruttive della infrastruttura stessa.</p> <p>Quanto alla distanza: si domanda che il limite esterno della fascia di rispetto coincida con quello della distanza prevista, a norma di PRG, dal limite di proprietà (confine tra zone non omogenee = 10,00 m). In pratica, inoltrandosi la fascia di rispetto per circa 20 rn, si chiede un allontanamento del tracciato dall'area pari a 10,00 m.</p> <p>Quanto alle modalità costruttive: in alternativa alla incumbente barriera visiva alta circa 6 rn - che esclude, oltretutto, qualunque prospettiva sulla campagna circostante - si propone di rivedere la quota del manufatto in funzione di un percorso in trincea, tale da potersi schermare mediante vegetazione e contenuti rilievi del terreno."</p>
FONTE INDIRETTA	Parere della Provincia di Lodi in Conferenza di Servizi; occasioni e opportunità della variante infrastrutturale in oggetto ... LA CICLABILITA'	"un Varco della Riserva Naturale delle Monticchie, valutando il sottopasso di progetto della SP 142 e i percorsi già esistenti nella zona limitrofa al depuratore, oggetto fra l'altro di un intervento di inserimento ambientale con fitodepurazione, anche con valenza ciclabile."
FONTE INDIRETTA	Parere della Provincia di Lodi in Conferenza di Servizi; occasioni e opportunità della variante infrastrutturale in oggetto ... LA VALORIZZAZIONE AMBIENTALE E PAESAGGISTICA'	<p>"Procedere attraverso la promozione ed il sostegno, nel rispetto dell'autonomia comunale, di azioni di valorizzazione e fruizione ambientale e paesaggistica, anche come riferimento per azioni di perequazione e/o compensazione territoriali, volte anche all'attivazione di specifiche linee di finanziamento ...".</p> <p>"... definire sinergie fra componente di inserimento ambientale del Progetto definitivo e misure mitigative del Progetto definitivo stesso, relazionando, in performance, le voci del Quadro Economico. (ad esempio: inserimento paesaggistico ed ambientale dei pannelli fonoassorbenti)"</p>
FONTE INDIRETTA	Prescrizione DEC/VIA d5 - valutazione della Commissione tecnica in sede di ottemperanza	"interventi di rivegetazione all'interno del Parco del Brembiolo a titolo compensativo, questi dovranno essere concordati con gli Enti locali"

FONTI DELLA MODIFICA		
FONTE INDIRETTA	Processo di condivisione degli interventi di rivegetazione nel Parco del Brembiolo, attivati in recepimento della prescrizione	Nell'ambito del processo di condivisione, la presente variante è stata individuata quale soluzione concorrente alla realizzazione del Varco Ciclabile delle Monticchie, mediante la realizzazione dell'attraversamento ciclabile in corrispondenza della SP 142 con passerella aerea, in prosecuzione della Strada Vicinale di Casa del Pastore e collegamento con il sistema di percorsi di fruizione connessi al sistema delle mitigazioni acustiche.

L'obiettivo della variante è molteplice:

- riduzione dell'impatto acustico alla fonte;
- riduzione dell'impatto visivo;
- progettazione di dettaglio degli elementi fonomitiganti, costituiti in gran parte da rilevati vegetali;
- progettazione di dettaglio del margine urbano di Casalpusterlengo;
- integrare la progettazione di tali due componenti;
- garantire la permeabilità ciclabile, realizzando un Varco della Riserva Naturale delle Monticchie;
- estendere gli elementi di naturalità funzionali all'inserimento paesaggistico dell'opera alla valle del Brembiolo, a cui l'intervento è contiguo, garantendone la fruibilità in termini di mobilità dolce.

Il progetto originario prevedeva una soluzione con rotatoria a due livelli sopraelevata, con l'asse principale che correva a quota costante in prossimità del piano campagna, mentre tutta l'intersezione (rotatoria e rampe di svincolo) veniva realizzata in rilevato, producendo un notevole impatto, aggravato dalla prossimità dell'ospedale.

Successivamente è stata valutata l'eliminazione di tale rilevato con la realizzazione di un sovrappasso dell'asse principale. Tuttavia per effetto degli spazi limitati per la realizzazione delle rampe, il sottopasso della SP 142 non poteva spingersi in profondità e quindi l'impatto risultava ancora molto elevato, in particolare per le difficoltà di mitigazione acustica dell'ospedale di Casalpusterlengo e delle aree contigue a destinazione residenziale.

Lo studio di impatto acustico aveva già rilevato tale criticità ma aveva altresì evidenziato che per farvi fronte sarebbe stato necessario realizzare pannellature fonomitiganti con dimensioni tali da amplificare notevolmente l'impatto sulla componente paesaggio, già rilevante, del rilevato stradale.

In tal senso la prescrizione b del DEC VIA 2003 non veniva ritenuta ottemperata.

Si è, quindi, presentata la scelta quasi obbligata di studiare modifiche infrastrutturali tali da limitare la pressione sonora alla fonte, soluzione peraltro invocata e sostenuta dai cittadini che, riuniti in comitato, partecipavano attivamente alla valutazione del progetto.

È stata, quindi, studiata una soluzione con ridefinizione della quota del piano stradale in trincea dalla sez A 218 alla sez A 251 (- 1,5 m) e dalla sez A 251 alla sez A 290 (- 2.4 m) grazie alla quale l'asse principale corre al di sotto del piano campagna, consentendo così l'attraversamento del SP 142 in sovrappasso con un lieve rilievo, pensato proprio in relazione all'ottimizzazione delle soluzioni di inserimento paesaggistico.

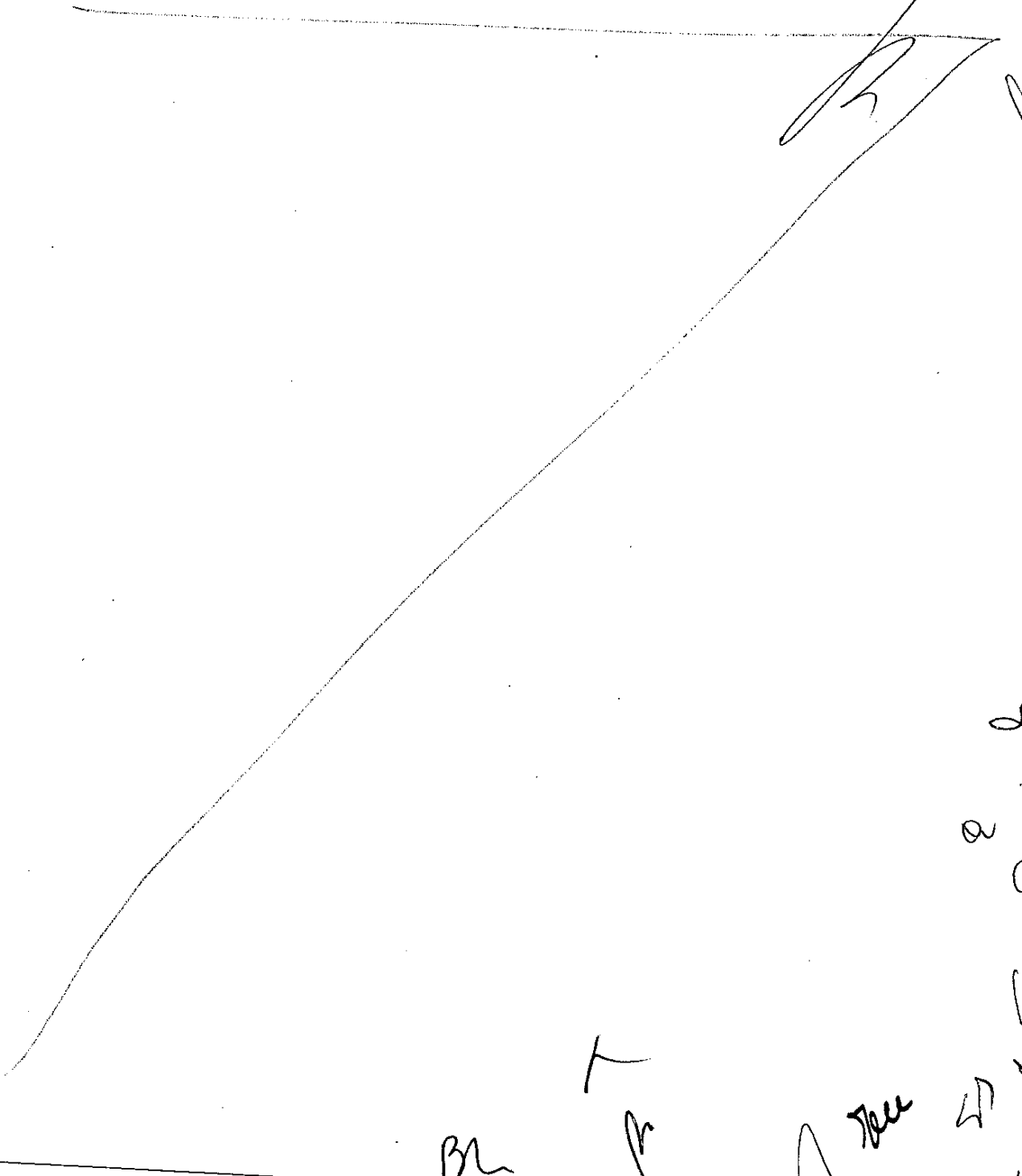
L'intersezione si colloca, inoltre, in prossimità di un nodo fondamentale per i collegamenti ciclabili indicato dal parere della Provincia quale Varco della Riserva Naturale delle Monticchie.

In realtà le soluzioni studiate in corrispondenza del tratto meridionale della tangenziale presentano un significato più complesso perché si pongono ulteriori obiettivi:

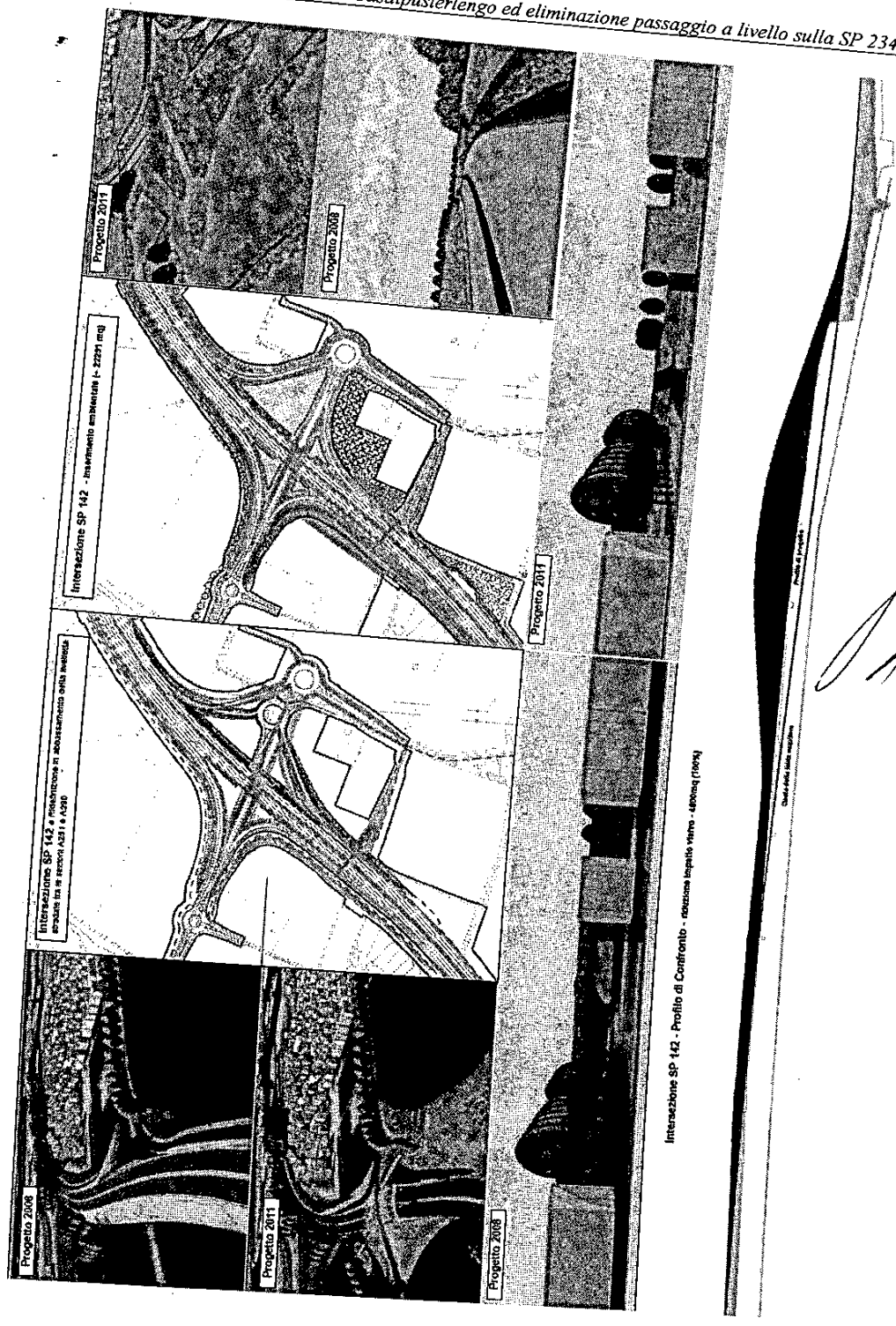
- garantire il collegamento ciclabile in sicurezza tra Somaglia e Casalpusterlengo, relazione interessata da una forte domanda di mobilità dolce per motivi di studio, lavoro, vita quotidiana. A tal fine è stata progettata una passerella prefabbricata in legno, parallela alla SP 141 (elab. VI 07) in corrispondenza della sezione A 266, il manufatto scavalca la tangenziale garantendo la continuità della strada vicinale di Casa del Pastore e culminando sulla pista appositamente prevista in sommità alla duna fonomitigante collocata in lato sinistro della variante;
- realizzare il Varco della Riserva Naturale delle Monticchie, per mezzo di un sottopasso lungo la strada vicinale per Somaglia in località Molino Alberone (elab. SC23) alla sezione A 287, di cui si tratterà in seguito;
- realizzare un collegamento ciclabile tra Casalpusterlengo ed un insediamento isolato situato lungo la Via Emilia oltre il Brembiolo, mediante la realizzazione di un passerella prefabbricata in legno

parallela all'asse principale per il superamento del colatore Brembiolo, all'altezza della sezione A 299, di cui si tratterà in seguito.
Queste soluzioni, data la loro complessità e sensibilità territoriale, sono state condivise con i Comuni interessati ed i rappresentanti del Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) del Brembiolo nell'ambito del percorso di condivisione degli interventi, richiesto dal Decreto VIA.

Nell'elaborato grafico di supporto 0006 - 0604 PLANIMETRIA DI CONFRONTO è riportato, oltre alla sovrapposizione planimetrica, anche il Profilo Longitudinale di Confronto e la Simulazione Tridimensionale della soluzione attuale e di quella contenuta nel progetto ottemperato.

















Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the text "16 di 29".



Intersezione SP 142 - Profilo di Confronto - stazione ingiallo nero - 480m+100m

LEGENDA

-  PROGETTO 2008 CONFERMATO
-  PROGETTO 2008 ELIMINATO
-  PROGETTO 2011
-  CONTORNO ESPROPRI
-  macchia e fascia boscosa (mb)
-  siepe arborea arustiva (sa1)
-  siepe arborea arustiva (sa2)
-  filari urbani (fi1)
-  filari campesini (fi2)
-  opera di ingegneria naturalistica (in)
-  formazione di prato umido (p)
-  formazione di prato (p)
-  rete edibile resistente e in previsione
-  duna antropomora con terre rinforzate

[Handwritten notes and signatures]

Handwritten notes and signatures are present on the right side of the page, including a large signature at the top right, a signature 'a' in the middle, and several other initials and marks at the bottom right.

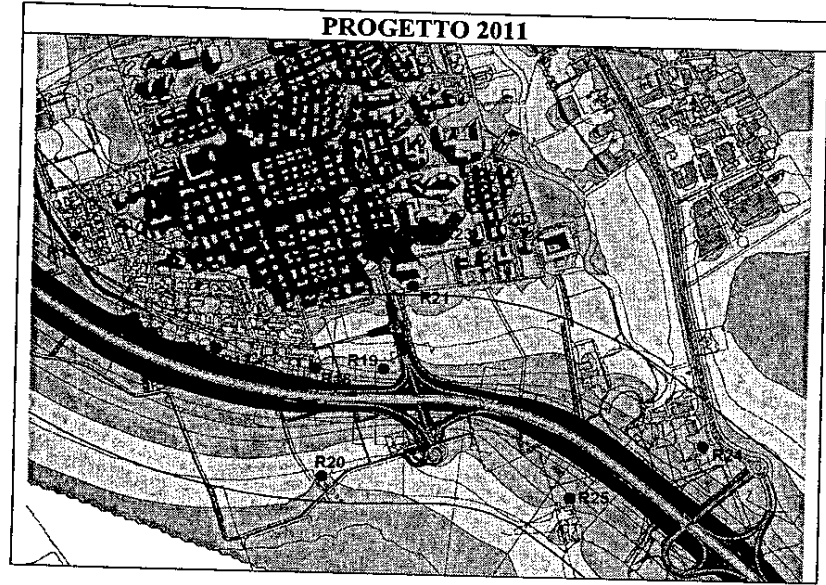
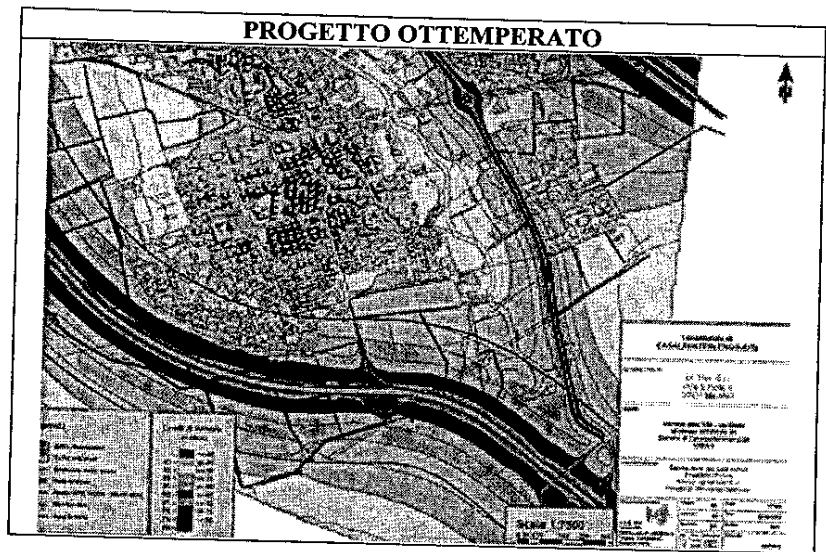
[Handwritten notes and signatures]

Handwritten notes and signatures are present at the bottom left of the page, including the letters 'in' and several illegible signatures.

VALUTAZIONE AMBIENTALE:

La nuova soluzione proposta rappresenta un positivo piano di razionalizzazione ed efficientizzazione dell'intersezione in quanto ridefinisce la soluzione di svincolo secondo uno schema concordato ed auspicato dagli Enti territoriali direttamente interessati dal tratto stradale, raggiungendo tutti gli obiettivi prefissati. Grazie agli interventi di permeabilità ciclabile, introduce un valore di arricchimento funzionale con interventi infrastrutturali che non producono impatto ma che contribuiscono a valorizzare il territorio. La variante quindi presenta, impatti nulli, trascurabili o sensibili miglioramenti, rispetto alla soluzione prevista nel progetto originario.

La limitazione della pressione sonora generata dall'infrastruttura è uno degli obiettivi prioritari del <decreto VIA e della Verifica di Ottemperanza. Quindi, con riferimento alla matrice impatto acustico, il confronto tra la simulazione del progetto ottemperato e quello oggetto della presente procedura non evidenzia peggioramenti rispetto al clima acustico post-operam senza mitigazioni. Si riporta in proposito uno stralcio comparativo delle elaborazioni relative al CLIMA ACUSTICO POST OPERAM SENZA MITIGAZIONI PERIODO NOTTURNO



Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature at the top right and several smaller ones below.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

3) REALIZZAZIONE DI UN SOTTOPASSO CICLABILE IN CORRISPONDENZA DELLA STRADA VICINALE DI MULINO ALBERONE (SEZ A287 - KM 6+900.25)

FONTI DELLA MODIFICA	
FONTE DIRETTA	Parere della Provincia di Lodi in Conferenza di Servizi; <i>occasioni e opportunità della variante infrastrutturale in oggetto ... LA CICLABILITA'</i>
FONTE DIRETTA	Processo di condivisione degli interventi di rivegetazione nel Parco del Brembiolo, attivati in recepimento della prescrizione DEC/VIA d5
FONTE INDIRETTA	Parere della Provincia di Lodi in Conferenza di Servizi; <i>occasioni e opportunità della variante infrastrutturale in oggetto ... LA VALORIZZAZIONE AMBIENTALE E PAESAGGISTICA'</i>
FONTE INDIRETTA	Prescrizione DEC/VIA d5 - valutazione della Commissione tecnica in sede di ottemperanza

"un VARCO DELLA RISERVA NATURALE DELLE MONTICCHIE, valutando il sottopasso di progetto della SP 142 e i percorsi già esistenti nella zona limitrofa al depuratore, oggetto fra l'altro di un intervento di inserimento ambientale con fitodepurazione, anche con valenza ciclabile."

Nell'ambito del processo di condivisione la presente soluzione progettuale è stata individuata quale soluzione ottimale per garantire la connessione tra il Parco del Brembiolo e la Riserva Naturale delle Monticchie.

"Procedere attraverso la promozione ed il sostegno, nel rispetto dell'autonomia comunale, di azioni di valorizzazione e fruizione ambientale e paesaggistica, anche come riferimento per azioni di perequazione e/o compensazione territoriali, volte anche all'attivazione di specifiche linee di finanziamento ..."

"... definire sinergie fra componente di inserimento ambientale del Progetto definitivo e misure mitigative del Progetto definitivo stesso, relazionando, in performance, le voci del Quadro Economico. (ad esempio: inserimento paesaggistico ed ambientale dei pannelli fonoassorbenti)"

"interventi di rivegetazione all'interno del Parco del Brembiolo a titolo compensativo, questi dovranno essere concordati con gli Enti locali"

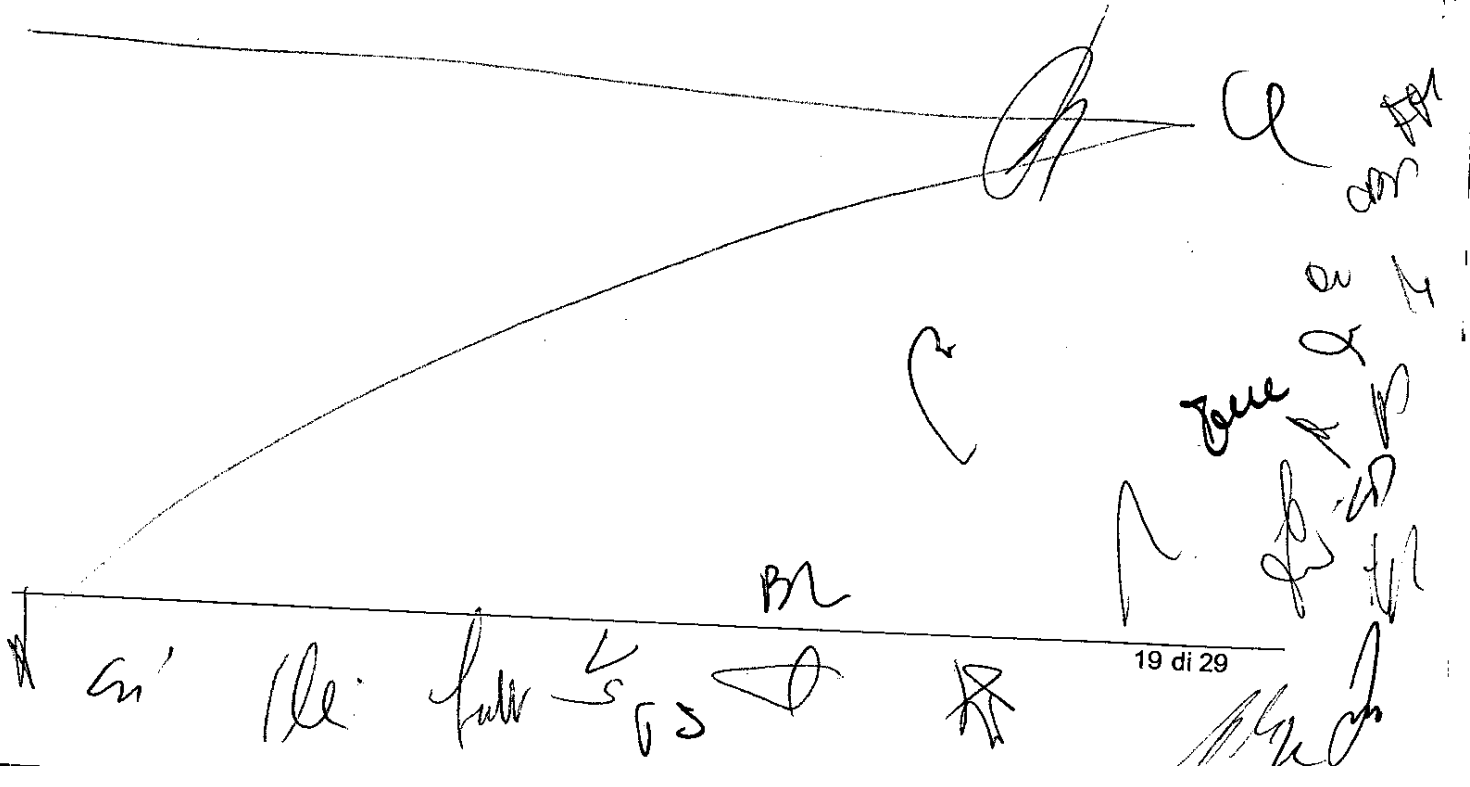
L'obiettivo della variante è molteplice:

- garantire la permeabilità ciclabile;
- estendere gli elementi di naturalità funzionali all'inserimento paesaggistico dell'opera alla valle del

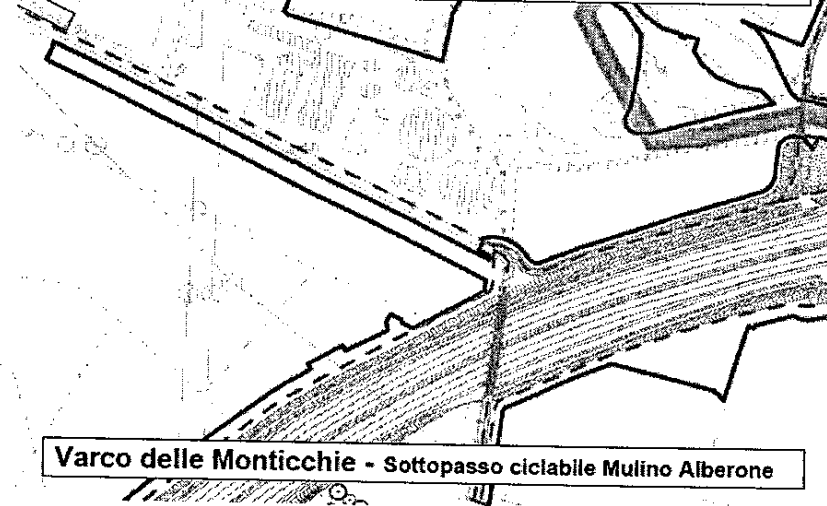
Brembiolo, a cui l'intervento è contiguo, garantendone la fruibilità in termini di mobilità dolce.

L'intervento in esame prevede la realizzazione di un fornice nel rilevato stradale di progetto, posizionato in corrispondenza della sezione A 287 per garantire la continuità della strada vicinale di Mulino Alberone, limitando l'attraversamento alla sola funzione ciclabile. L'intervento si configura quale Varco della Riserva Naturale delle Monticchie.

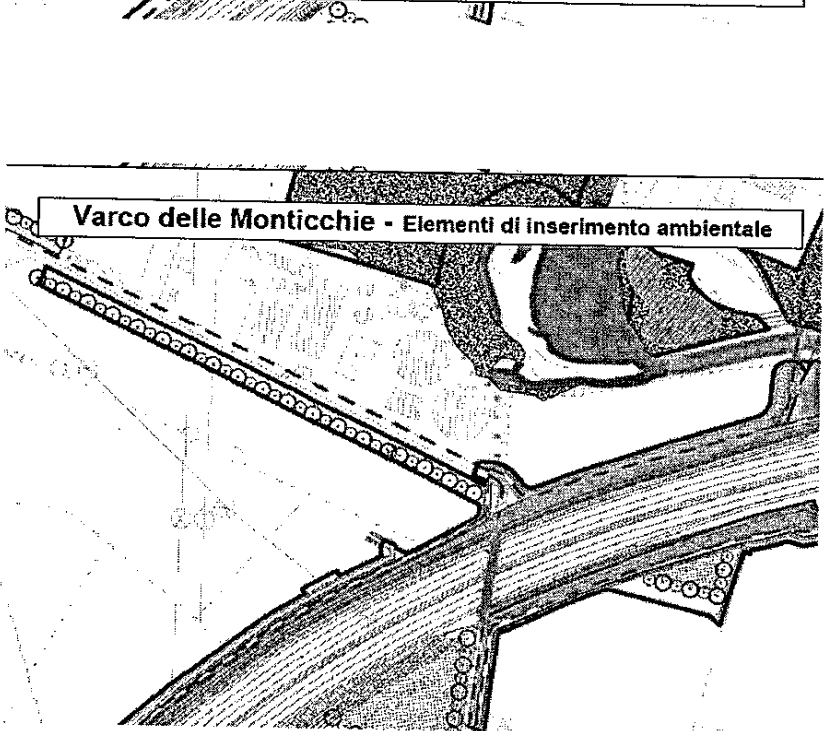
Il collegamento carrabile è garantito dall'intersezione con la SP 142 raggiungibile da entrambi i tronchi della Strada Vicinale interferita.



Varco delle Monticchie - Passerella ciclabile sul Brembiolo

















Varco delle Monticchie - Sottopasso ciclabile Mulino Alberone



Varco delle Monticchie - Elementi di inserimento ambientale

LEGENDA

-  PROGETTO 2008 CONFERMATO
-  PROGETTO 2008 ELIMINATO
-  PROGETTO 2011
-  CONTORNO ESPROPRI
-  macchia e fascia boscata (mb)
-  siepe arborea arbustiva (sa1)
-  siepe arborea arbustiva (sa2)
-  filari urbani (f1)
-  filari campestri (f2)
-  opere di ingegneria naturalistica (in)
-  formazione di prato umido (p)
-  formazione di prato (p)
-  rete ciclabile esistente o in previsione
-  duna antirumore con terre rinforzate

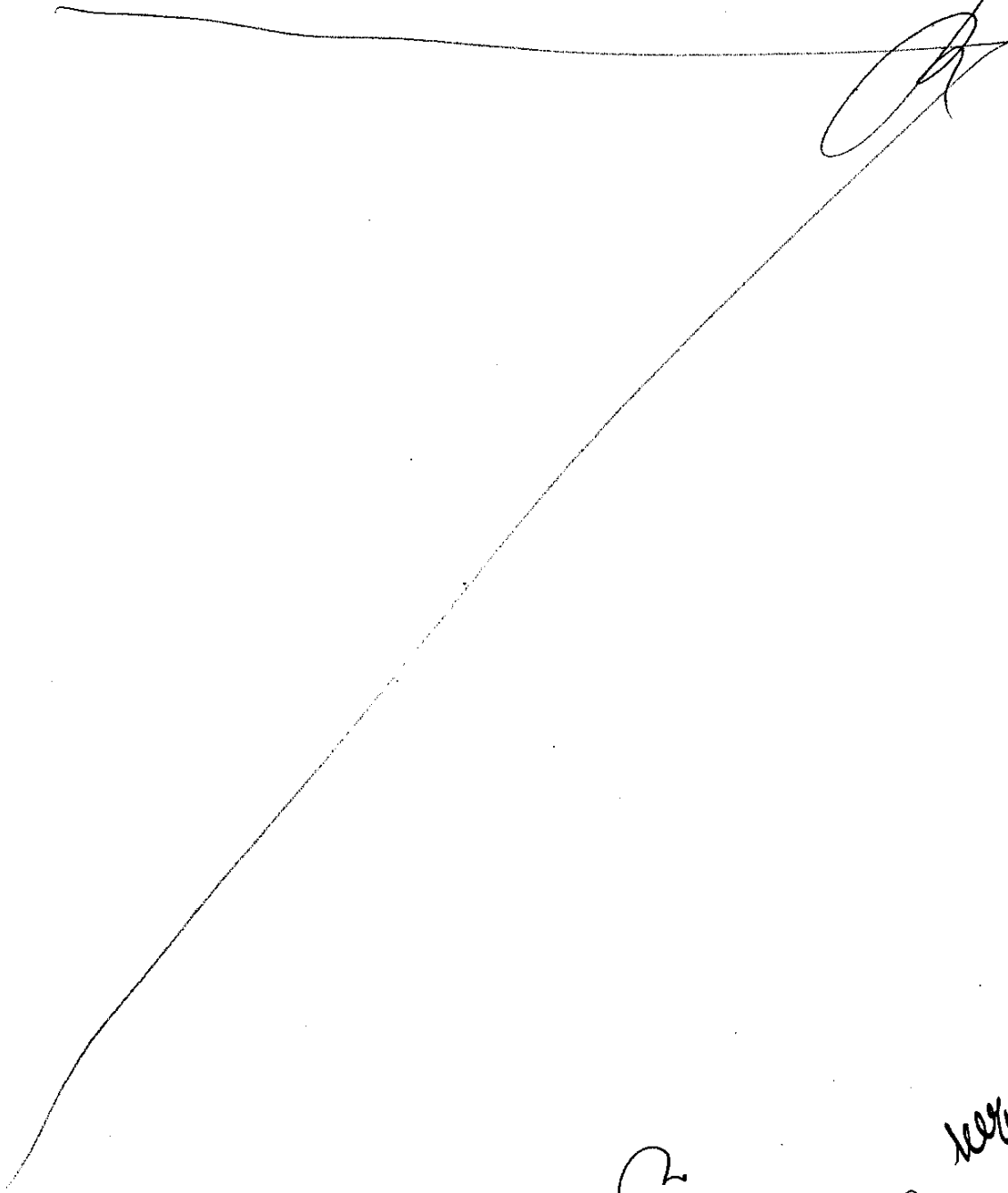
[Handwritten signatures and notes on the right side of the page, including a large signature at the top right and several smaller ones below.]

[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the text '20 di 29' and various initials.]

VALUTAZIONE AMBIENTALE:

La nuova soluzione proposta, nella sua funzione di permeabilità ciclabile, introduce un valore di arricchimento funzionale e territoriale che non produce impatto e contribuisce a valorizzare il territorio, raggiungendo tutti gli obiettivi prefissati.

La variante quindi presenta, impatti nulli, trascurabili o sensibili miglioramenti, rispetto alla soluzione prevista nel progetto originario.



[Handwritten notes and signatures on the right margin]
 D
 h
 li
 am
 X
 P
 P
 4
 17
 EL
 ch

[Handwritten notes and signatures at the bottom]
 An
 U
 f
 S
 13
 T
 *
 k
 M
 ch

4) REALIZZAZIONE DI UNA PASSERELLA CICLABILE IN ATTRAVERSAMENTO DEL COLATORE BREMBIOLO PER IL COLLEGAMENTO CICLABILE DI UN INSEDIAMENTO ISOLATO LUNGO LA VIA EMILIA (SEZ A294 - KM 7+062.64).

FONTI DELLA MODIFICA		
<p>FONTE DIRETTA</p> <p>PROCESSO DI CONDIVISIONE DEGLI INTERVENTI DI RIVEGETAZIONE NEL PARCO DEL BREMBIOLO, ATTIVATI IN RECEPIMENTO DELLA PRESCRIZIONE DEC/VIA D5</p>	<p>Nell'ambito del processo di condivisione la presente soluzione progettuale è stata individuata quale soluzione ottimale per garantire il collegamento ciclabile di un insediamento isolato lungo la via Emilia in prossimità dell'innesto dalla variante stradale in oggetto prossima al Parco del Brembiolo.</p>	
<p>FONTE INDIRETTA</p> <p>Parere della Provincia di Lodi in Conferenza di Servizi; <i>occasioni e opportunità della variante infrastrutturale in oggetto ... LA CICLABILITA'</i></p>	<p>"un VARCO DELLA RISERVA NATURALE DELLE MONTICCHIE, valutando il sottopasso di progetto della SP 142 e i percorsi già esistenti nella zona limitrofa al depuratore, oggetto fra l'altro di un intervento di inserimento ambientale con fitodepurazione, anche con valenza ciclabile."</p>	
<p>FONTE INDIRETTA</p> <p>Parere della Provincia di Lodi in Conferenza di Servizi; <i>occasioni e opportunità della variante infrastrutturale in oggetto ... LA VALORIZZAZIONE AMBIENTALE E PAESAGGISTICA'</i></p>	<p>"Procedere attraverso la promozione ed il sostegno, nel rispetto dell'autonomia comunale, di azioni di valorizzazione e fruizione ambientale e paesaggistica, anche come riferimento per azioni di perequazione e/o compensazione territoriali, volte anche all'attivazione di specifiche linee di finanziamento ...". " ... definire sinergie fra componente di inserimento ambientale del Progetto definitivo e misure mitigative del Progetto definitivo stesso, relazionando, in performance, le voci del Quadro Economico. (ad esempio: inserimento paesaggistico ed ambientale dei pannelli fonoassorbenti)"</p>	
<p>FONTE INDIRETTA</p> <p>Prescrizione DEC/VIA d5 - valutazione della Commissione tecnica in sede di ottemperanza</p>	<p>"interventi di rivegetazione all'interno del Parco del Brembiolo a titolo compensativo, questi dovranno essere concordati con gli Enti locali"</p>	

L'obiettivo della variante è molteplice:

- Garantire la permeabilità ciclabile;
- Estenderne gli elementi di naturalità funzionali all'inserimento paesaggistico dell'opera alla valle del Brembiolo, a cui l'intervento è contiguo, garantendone la fruibilità in termini di mobilità dolce.

L'intervento in esame si colloca alla sezione A294 e prevede che venga garantito il collegamento ciclabile tra il sistema dei percorsi di fruizione ciclopedonale affiancati alla tangenziale in progetto, con un insediamento isolato lungo la via Emilia, in prossimità dell'innesto dalla variante stradale in oggetto, prossima al Parco del Brembiolo. L'intervento si concretizza nella realizzazione di un passerella ciclopedonale in legno in attraversamento del colatore Brembiolo.

VALUTAZIONE AMBIENTALE:

La nuova soluzione proposta, nella sua funzione di permeabilità ciclabile, introduce un valore di arricchimento funzionale e territoriale che non produce impatto e contribuisce a valorizzare il territorio, raggiungendo tutti gli obiettivi prefissati.

La variante quindi presenta, impatti nulli, trascurabili o sensibili miglioramenti, rispetto alla soluzione prevista nel progetto originario.

5. REALIZZAZIONE DI UN SOTTOPASSO CICLABILE LUNGO LA STRADA COMUNALE DI CASCINA BORASCA, IN ATTRAVERSAMENTO DELLA BRETTELLA DI RACCORDO ALLA SS 9 (SEZ 2.-20. - KM 0+474.88).

FONTI DELLA MODIFICA		
<p>FORTE DIRETTA</p>	<p>Parere della Provincia di Lodi in Conferenza di Servizi; <i>occasioni e opportunità della variante infrastrutturale in oggetto ... LA CICLABILITA'</i></p>	<p>"un VARCO DI CASCINA BORASCA, all'interno del PLIS del Brembiolo, valutando un attraversamento della rotatoria a raso anche con valenza ciclabile";</p>
<p>FORTE INDIRETTA</p>	<p>Parere della Provincia di Lodi in Conferenza di Servizi; <i>occasioni e opportunità della variante infrastrutturale in oggetto ... LA VALORIZZAZIONE AMBIENTALE E PAESAGGISTICA'</i></p>	<p>"Procedere attraverso la promozione ed il sostegno, nel rispetto dell'autonomia comunale, di azioni di valorizzazione e fruizione ambientale e paesaggistica, anche come riferimento per azioni di perequazione e/o compensazione territoriali, volte anche all'attivazione di specifiche linee di finanziamento ..." " ... definire sinergie fra componente di inserimento ambientale del Progetto definitivo e misure mitigative del Progetto definitivo stesso, relazionando, in performance, le voci del Quadro Economico. (ad esempio: inserimento paesaggistico ed ambientale dei pannelli fonoassorbenti)"</p>
<p>FORTE INDIRETTA</p>	<p>Prescrizione DEC/VIA d5 - valutazione della Commissione tecnica in sede di ottemperanza</p>	<p>"interventi di rivegetazione all'interno del Parco del Brembiolo a titolo compensativo, questi dovranno essere concordati con gli Enti locali"</p>

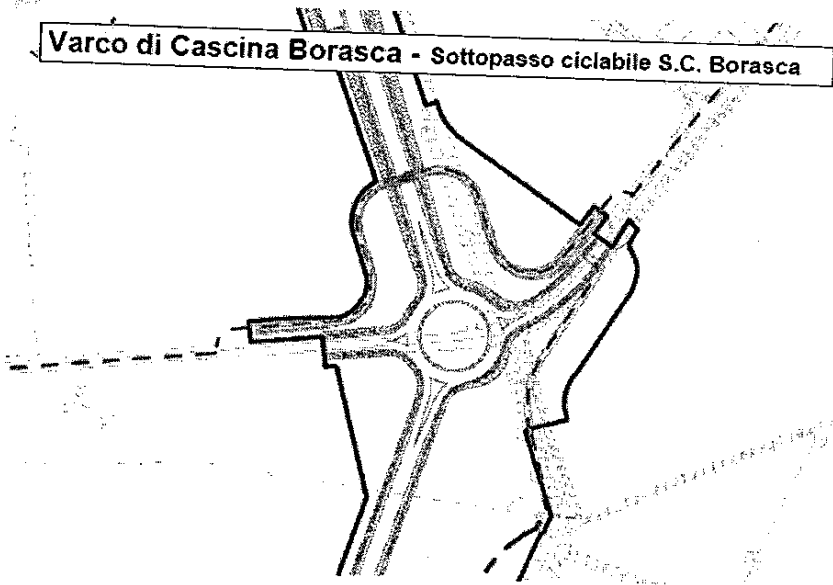
L'obiettivo della variante è molteplice:

- garantire la permeabilità ciclabile;
- estendere gli elementi di naturalità funzionali all'inserimento paesaggistico dell'opera alla valle del Brembiolo, a cui l'intervento è contiguo, garantendone la fruibilità in termini di mobilità dolce.

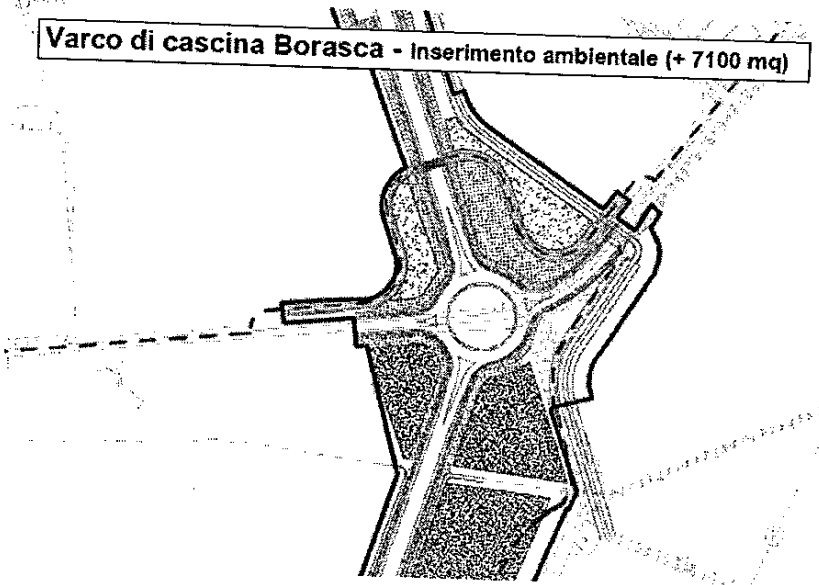
L'intervento in esame si colloca alla SEZ 2-20 - km 0+474.88 e prevede che venga garantita la continuità ciclabile della Strada Comunale di Cascina Borasca, utilizzata con funzione promiscua (carrabile e ciclabile), limitando l'attraversamento alla sola funzione ciclabile. L'intervento si configura quale Varco di Cascina Borasca.

L'intervento è realizzato in sottopasso, collocato in prossimità della rotatoria prevista per garantire la connessione viabilistica tra la Bretella di raccordo alla SS 9 e la Strada Comunale di Cascina Borasca, che garantisce il collegamento carrabile.















Varco di Cascina Borasca - Sottopasso ciclabile S.C. Borasca



Varco di cascina Borasca - Inserimento ambientale (+ 7100 mq)



LEGENDA

-  PROGETTO 2008 CONFERMATO
-  PROGETTO 2008 ELIMINATO
-  PROGETTO 2011
-  CONTORNO ESPROPRI
-  macchia e fascia boscata (mb)
-  siepe arborea arbustiva (sa1)
-  siepe arborea arbustiva (sa2)
-  filari urbani (fl1)
-  filari campestri (fl2)
-  opere di ingegneria naturalistica (in)
-  formazione di prato umido (p)
-  formazione di prato (p)
-  rete ciclabile esistente o in previsione
-  duna antirumore con terre rinforzate

[Handwritten marks]

VALUTAZIONE AMBIENTALE: La nuova soluzione proposta, nella sua funzione di permeabilità ciclabile, introduce un valore di arricchimento funzionale e territoriale che non produce impatto e contribuiscono a valorizzare il territorio, raggiungendo tutti gli obiettivi prefissati. La variante quindi presenta, impatti nulli, trascurabili o sensibili miglioramenti, rispetto alla soluzione prevista nel progetto originario.

8. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Il presente progetto introduce alcune modeste variazioni rispetto al progetto precedente. Tali variazioni sono condivisibili, in alcuni casi migliorative e si ritiene che non apportino impatti significativi e negativi. Considerato che alle presenti varianti vanno applicate tutte le prescrizioni previste nel DEC VIA 2003, dalle analisi dei pareri di ottemperanza n. 441 del 16/04/2010 e 513 del 05/08/2010 si evince che:

- La prescrizione a.1. Il proponente ha recepito la prescrizione che, però, va ulteriormente verificata su scala di progettazione esecutiva.
- La prescrizione a.2. Il proponente ha recepito la prescrizione che, però, va ulteriormente verificata su scala di progettazione esecutiva.
- La prescrizione a.3. Il proponente ha recepito la prescrizione che, però, va ulteriormente verificata su scala di progettazione esecutiva.
- La prescrizione b. La prescrizione è stata ritenuta non ottemperata perché risolveva parzialmente le problematiche acustiche, soprattutto in corrispondenza dell'ospedale. Le varianti progettuali presentate risolvono questo problema. La prescrizione va ottemperata in scala di progettazione esecutiva.
- La prescrizione c. Ottemperata.
- La prescrizione d.1. Il proponente ha recepito la prescrizione che, però, va ulteriormente verificata su scala di progettazione esecutiva.
- La prescrizione d.2. Ottemperata.
- La prescrizione d.3. Ottemperata.
- La prescrizione d.4. Ottemperata.
- La prescrizione d.5. Ottemperata.
- La prescrizione d.6. Ottemperata.
- La prescrizione e. La prescrizione è considerata non ottemperata in quanto manca il parere dell'autorità di Bacino del Po per la verifica idraulica. Tale parere è stato presentato ma in fase di progettazione esecutiva dovrà essere riemesso in funzione delle varianti oggi presentate e la prescrizione dovrà essere definitivamente ottemperata in quella sede.
- La prescrizione f. Prescrizione Regione Lombardia.
 - a*) Ambiente idrico, suolo e sottosuolo
 - RL a^I: ottemperanza da valutare in sede di progetto esecutivo;
 - RL a^{II}: ottemperanza da valutare in sede di progetto esecutivo;
 - RL a^{III}: ottemperata;
 - c*) Rumore
 - RL c.1: La prescrizione è stata ritenuta non ottemperata perché risolveva parzialmente le problematiche acustiche, soprattutto in corrispondenza dell'ospedale.;
 - RL c.2: La prescrizione è stata ritenuta non ottemperata perché risolveva parzialmente le problematiche acustiche, soprattutto in corrispondenza dell'ospedale.;
 - e*) Cantierizzazione e approvvigionamento degli inerti
 - RL e^I: non ottemperata, da ottemperare in fase di progettazione esecutiva;
 - RL e^{II}: non ottemperata, da ottemperare in fase di realizzazione dei lavori;
 - RL e.1: ottemperata;
 - RL e.2: ottemperata;
 - RL e.3: ottemperata;
 - RL 1: ottemperata;
 - RL 2: ottemperata;
 - RL 3: ottemperata.

[Vertical handwritten notes and marks on the right margin]

[Large handwritten signature and notes at the bottom right]

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

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO, la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA - VAS,

ESPRIME

parere favorevole all'esclusione dalla VIA del progetto SS 9 "Via Emilia" Variante di Casalpusterlengo ed eliminazione passaggio a livello sulla SP 234 presentato dalla società ANAS S.p.A, poiché le modifiche proposte non comportano impatti significativi e negativi rispetto al precedente progetto ma che, anzi, ne costituiscono una razionale ottimizzazione e possono essere considerate un miglioramento complessivo delle soluzioni progettuali. A queste varianti vanno applicate le prescrizioni previste dal Decreto di Compatibilità Ambientale del 20 giugno 2003, nei sensi sopra precisati.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the left and several initials on the right.

Ing. Silvio Bosetti

SBW

ASSENTE

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

R

K

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

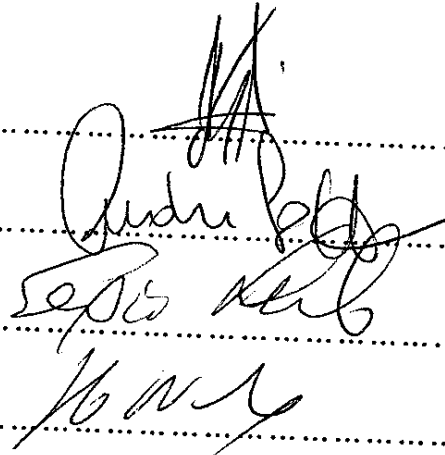
Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

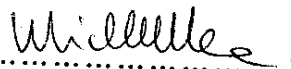
Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

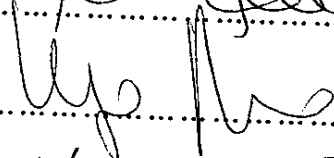
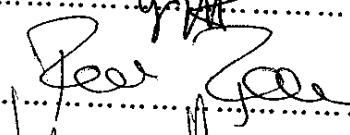
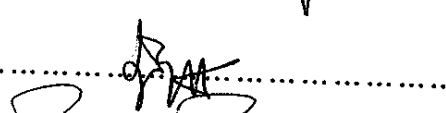
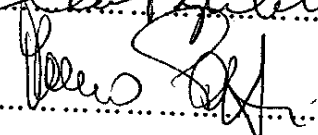
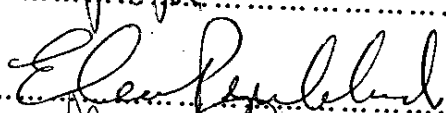
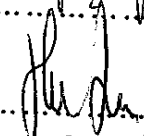
Dott. Paolo Saraceno



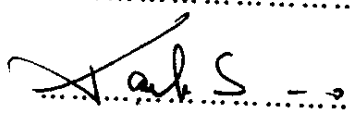
ASSENTE



ASSENTE



ASSENTE



Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

.....

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

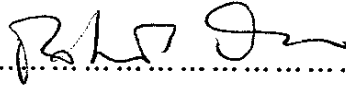
.....

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

.....

Ing. Roberto Viviani



.....

Ing. Filippo Dadone
(Rappresentante Regionale)

ASSENTE

.....