



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per la realizzazione di una banchina portuale in golena del Po, da realizzarsi in Comune di Boretto (RE), presentato dall'Assessorato Regionale Trasporti della Regione Emilia Romagna, in data 23 agosto 1994;

VISTO il parere formulato in data 11 aprile 1995 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Assessorato Regionale Trasporti della Regione Emilia Romagna;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:
preso atto che la documentazione trasmessa prevede:

- un intervento su un'area di 39.400 mq, compresa nelle aree golenali del Po e la sponda dell'alveo inciso, tra i comuni di Boretto e Guastalla, nella frazione denominata Pieve Saliceto, per la realizzazione di una banchina di accosto, lunga circa 200 m e larga 16 m, disposta in fregio all'alveo di magra, a cui possono ormeggiare contemporaneamente due natanti standard della classe V, di lunghezza massima di 105 m;
- la banchina sarà composta da un piano di via principale, a quota 27,50 m, sorretto da setti poggianti su pali; al fine di garantire operatività alla banchina in caso di magra è stato previsto un secondo livello di banchina a quota 20,50 m;
- per le operazioni di movimentazione merci sono state previste due gru a braccio ed una a ponte, con una potenzialità massima di circa 320 t/h di merci movimentabili, pari a 700.000 t/a;
- nell'area golenale retrostante e fino all'argine maestro verranno realizzati: la zona di stoccaggio delle merci, i servizi, i parcheggi e la viabilità interna;
- una prima area di stoccaggio è anche prevista nei primi 70 m di banchina e per tutta la sua lunghezza, per un'area pari a 14.000 mq. Una seconda area di stoccaggio è ricavata verso

43

l'interno in prossimità dell'argine per 5.500 mq; a ridosso di detta area si prevede la realizzazione degli uffici, dei parcheggi e di un'officina;

- è previsto altresì un raccordo stradale con la SS 62, per lo smistamento da e per il nuovo porto;
- è stato, inoltre, considerato opportuno rimuovere una parte dei depositi fluviali che hanno determinato una strozzatura dell'alveo di magra in sponda sinistra, all'estremità di valle di una difesa radente realizzata in anni passati;

- attualmente la rete idroviaria padana è caratterizzata da strozzature e inadeguatezze strutturali, che non permettono tutta la potenzialità del sistema; basti pensare che per 150 km lungo il corso del Po non sono presenti porti né in sponda destra né in sponda sinistra. Alcuni recenti studi hanno indicato in circa 32.000.000 t/a il flusso potenziale di merci che potrebbe interessare l'idrovia;

- il progetto presentato persegue i seguenti obiettivi:

- potenziare i servizi fluviali che l'idrovia padana presenta nel suo complesso, realizzando un porto nel tratto mediano del Po, localizzato in posizione intermedia tra Cremona e Ostiglia;

- realizzare uno sbocco sul Po per le province di Reggio, Parma e Modena;

- creare una alternativa al trasporto su gomma di merci non deperibili, come granaglie, fertilizzanti, semilavorati ecc.;

- realizzare un intervento facilmente relazionabile con la rete viaria futura;

- realizzare a terra un sistema di stoccaggio temporaneo delle merci, svincolato dalla presenza dei natanti in banchina;

- l'opera proposta si inquadra a livello nazionale nell'ambito delle linee programmatiche del Piano Generale dei Trasporti; il piano intende promuovere un razionale utilizzo delle infrastrutture idroviarie come valida alternativa al trasporto su gomma; finora le idrovie sono state interessate da trasporti di modestissime entità. Bisognerà pertanto incentivare una logica di plurimodalità integrata, accelerando l'attuazione di quegli interventi che rendano funzionale la rete idroviaria;

- il progetto proposto concorre a realizzare una parte dei collegamenti della Valle Padana, peraltro previsti nel Piano poliennale del 1992 "interventi per la realizzazione del sistema idroviario Padano-Veneto";

- il Piano Territoriale Regionale rappresenta lo strumento che fissa, nel lungo termine, gli obiettivi di assetto territoriale e di sviluppo delle diverse aree regionali; il piano individua all'interno del sistema trasporti, un sottosistema della navigazione interna con i seguenti obiettivi:

- sviluppare tale tipo di vettore;

- riutilizzare e sviluppare il patrimonio infrastrutturale esistente;

- collegare direttamente la rete navigabile esistente con il porto di Ravenna;

- accentuare la centralità del Po come asse portante del sistema.

Per raggiungere gli obiettivi sopracitati, tra le varie azioni individuate si prevede la realizzazione di nodi di scambio tra il fiume e la terra, tra cui quello di Pieve Saliceto.

Altresì nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti, viene individuato il quadro complessivo dei porti padani e tra quelli dell'Emilia, oltre Ferrara e Piacenza, viene individuato quello di Pieve Saliceto, con i relativi costi di realizzazione;

- lo scalo individuato dovrebbe servire per i traffici che trovano la loro origine-destinazione nel tratto inferiore fra Cremona ed il Mincio; in tale tratto, di circa 130 km, la navigazione è esercitata con continuità allo standard della IV classe europea, cioè con natanti da 1350 t (in alcuni casi la navigazione avviene anche con mezzi della V classe);

GR
hac



Al Ministro dell'Ambiente

- le funzioni assegnate ai porti fluviali, negli ultimi anni, sono divenute più complesse, generando un forte divario fra esigenze del trasporto e servizi infrastrutturali offerti. Pertanto si è reso necessario creare una rete di porti interni e di attracchi attrezzati per lo stoccaggio del prodotto e nella Regione Emilia una occasione in tal senso si presenta a Ferrara, attacco dell'idrovia Pontelagoscuro-Porto Garibaldi, a Pieve Saliceto e a Piacenza;
- per quanto riguarda la conformità del progetto proposto con gli obiettivi del Piano Territoriale Paesistico, si rileva che l'area oggetto dell'intervento ricade nelle disposizioni degli artt. 17 e 18 del suddetto Piano. Tali norme prevedono che possano essere realizzate infrastrutture portuali qualora previste dagli strumenti di pianificazione nazionale, regionali o provinciali;
- inoltre la struttura prevista è in armonia con le previsioni di P.R.G. del Comune di Boretto, in quanto localizzato nelle aree riservate dal piano a "opere portuali ed attrezzature industriali";
- l'attività per la realizzazione dell'opera può essere distinta in tre fasi: costruzione della banchina, realizzazione dei piazzali e raccordo con la SS 62;
- per la realizzazione della banchina si prevedono 6 mesi di lavoro, con un movimento medio di circa 10-12 camion giorno, che utilizzeranno la SS 62; per la realizzazione dei piazzali sarà necessario costruire un terrapieno di circa 155.000 mc di materiale, di cui 50.000 circa provenienti dalla sistemazione della sponda su cui verrà realizzata la banchina; un'altra parte del materiale necessario potrà essere ottenuto dal vaglio del materiale dragato annualmente per rendere funzionale la presa del canale derivatore Parmigiana - Moglia; ogni anno si rendono disponibili circa 20.000 mc di materiale idoneo al riempimento. I restanti 70.000 mc sono previsti dai dragaggi per la sistemazione dell'alveo a valle; al termine di detto lavoro si inizieranno quelli per la realizzazione del raccordo stradale, che prevedono una variazione altimetrica ed un allargamento della carreggiata per una lunghezza di 150 m; a tal fine saranno necessari circa 150.000 mc di materiale. In complesso, per la realizzazione dell'opera sono stati preventivati due anni, ma il porto potrà entrare in servizio non appena terminata la banchina anche se si dovrà rinunciare, per un primo periodo, allo stoccaggio dei prodotti;
- l'area è stata prescelta soprattutto in considerazione delle infrastrutture presenti; nell'area infatti vi sono la SS 62 e la SS 63 di collegamento con Parma e Reggio; non distante si trovano l'autostrada del Brennero ed i ponti di Guastalla e Viadana, che rendono possibili i collegamenti con il mantovano; inoltre, per un lungo tratto in sponda destra del Po, corre la ferrovia Parma - Mantova, che si connette con la Milano-Bologna e Parma-La Spezia da un lato e con la Modena-Mantova-Ferrara dall'altro; anche le caratteristiche idrauliche fiume Po risultano idonee alla realizzazione dell'opera; infatti, in tale area, la corrente, risulta stabilmente radente alla sponda anche nei periodi di magra;
- altre aree che potevano ritenersi simili per caratteristiche idrauliche erano state individuate tra quelle poste alla confluenza dell'Enza e del Crostolo, ma avrebbero necessitato di raccordi stradali da realizzarsi in golena; pertanto si è ritenuta più idonea la scelta dell'area della frazione di Pieve Saliceto; la scelta puntuale è scaturita dalle indagini geotecniche, che hanno individuato i terreni che garantiscono la migliore resistenza alle sollecitazioni;
- il tratto di corso d'acqua interessato dall'intervento è situato poco a monte del vertice della grande ansa, lunga 40 km, che il fiume compie tra Casalmaggiore e Suzzara;
- l'area è situata in comune di Boretto, tra le località S. Rocco e Pieve Saliceto, e si colloca al vertice di una breve curva sinistrorsa, della lunghezza di 5 km. Il punto in cui si prevede di realizzare la banchina è situato a circa 455 km dalla sorgente e a circa 218 km dalla foce, la viabilità principale esistente è rappresentata da:

GB
faw

- la SS 62 della Cisa;
- la SS 63 del Cerreto che collega la SS 62 con il passo Cerreto;
- la SS 358;
- le strade provinciali 82 e 38, di collegamento con la SS 9;
- l'elemento ambientale caratterizzante la zona è ovviamente il fiume Po, che è stato studiato nelle sue caratteristiche di regime idrologico, trasporto solido e qualità delle acque;
- il regime idrologico è caratterizzato dagli apporti, nei vari tratti, degli affluenti; il porto si colloca in una sezione del fiume a monte della quale si registrano 20 delle 25 confluenze principali del Po; la realizzazione dell'opera è prevista poco più a valle della confluenza con l'Enza e poco prima di quella con il Crostolo. Il tratto è caratterizzato da rilevanti prelievi a scopo irriguo; nell'area sono attivi i prelievi da parte del Consorzio Parmigiana -Moglia, del Consorzio Reggiana -Bentivoglio e di quello dell'Agro Mantovano- Reggiano, che prelevano circa il 5% della portata che transita nei mesi più caldi;
- i dati idrologici relativi all'area di intervento, sono stati rilevati nella stazione di Boretto, che sottende una porzione di bacino idrografico pari al 78% dell'intera superficie imbriferata. La portata, nel tratto in questione, rilevata dal 1949 al 1985, è caratterizzata da due minimi (gennaio-agosto) e da massimi in primavera ed autunno, con il massimo assoluto nel mese di maggio; lo squilibrio indotto dalle attività estrattive, dalle sistemazioni e regolazioni dei bacini montani ecc., si è tradotto in un abbassamento degli alvei ed anche a Boretto è evidente tale fenomeno;
- per quanto riguarda la qualità delle acque i dati, rilevati alla stazione di Boretto, sollevano qualche preoccupazione per la presenza di ammoniaca e fosforo, mentre i valori relativi ai nitrati non sono molto alti; anche i dati sull'inquinamento microbiologico indicano un certo grado di sofferenza del fiume; la concentrazione dei metalli pesanti, non presenta situazioni di criticità. La prevista banchina si colloca in un tratto di alveo, lungo circa 7-8 km, in cui la larghezza tra le sponde delimitate dagli argini maestri risulta ampia. Il tratto in esame presenta una scarsa tendenza ad avere più corsi, salvo qualche piccolo ramo secondario. La larghezza dell'alveo inciso è di circa 250 m, con presenza di ampie zone golenali in sponda sinistra, a differenza di quanto succede in sponda destra; i fondali sono tali da garantire anche in regime di magra tiranti idrici di notevole entità;
- il territorio mostra un' area di antropizzazione nelle immediate adiacenze degli abitati, con presenza di zone industriali, inframmezzate a cave. La quasi totalità del territorio rivierasco è formata da zone golenali, occupate in parte dai resti di boschi planiziari, inframmezzate da seminativi e più spesso da pioppi. Pertanto si può dire che il territorio non ha più ambiti naturali e la diffusa coltura di cloni di pioppo ibrido euroamericano ha sostituito in tutto il bosco planiziaro. Zone di rilievo ambientale sono rappresentate dalle "morte", nel lato sinistro del fiume, che fanno parte della riserva "Garzaia di Pomponesco", istituita dalla Regione Lombardia. La vegetazione è costituita da idrofite ed elofite;
- sono altresì caratteristici della zona i complessi di isole fluviali subito a valle di Boretto, costituite da materiali sabbiosi, periodicamente sommerse dalle piene; la vegetazione autoctona è stata sostituita da pioppeti. Altro elemento caratterizzante l'area è rappresentato dalle golene tra gli argini, con grandezze tra i 150-200 m, che divengono più ampie a sud di Boretto;

AB



Il Ministro dell'Ambiente

valutato che:

- non si produrranno impatti significativi sull'ecosistema fluviale durante l'esercizio dell'opera; analogamente si può dire delle attività di cantiere che, se condotte con le necessarie cautele, non peggioreranno in modo significativo la qualità delle acque;
- l'impatto più rilevante, in fase di costruzione, sarà dato dal passaggio dei camion per la movimentazione del materiale, e ciò soprattutto in riferimento alle già scarse capacità di traffico della SS 62. La stessa considerazione vale per la fase di esercizio dell'opera, quando le merci movimentate passeranno da via fiume a terra.

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

VISTA la nota della Regione Emilia Romagna del 24 febbraio 1995, prot. n. 1667, pervenuta il 13 marzo 1995, prot. n. 1930/VIA, con cui si esprime parere favorevole a condizione che si ottemperi alle prescrizioni di seguito riportate:

- sia limitata l'attività diurna a non oltre 1000 t di merci movimentate al giorno ed a non oltre 100 autocarri merci entranti e uscenti al giorno, fino a quando l'infrastruttura non sarà operativamente collegata al nuovo asse viario cispadano, la cui realizzazione, prevista nelle immediate vicinanze, è indispensabile per dare piena funzionalità al porto;
- in sede di progetto esecutivo sia ricompreso un adeguato progetto della infrastruttura viaria di collegamento tra il porto e l'asse cispadano, nonché un adeguato progetto di raccordo con la vicina ferrovia Parma-Suzzara;
- il reperimento nell'alveo del Po dei materiali inerti di costruzione del porto, previa autorizzazione dell'autorità competente non dovrà interessare gli ambiti sensibili vicini, come la riserva naturale lombarda Garzaia di Pomponesco, i tratti di fiume abbandonati detti "morte" sulla riva opposta del porto;
- siano previsti sistemi di segnalazione di sicurezza e di ormeggio efficaci anche in condizioni di massima piena del fiume Po;
- sia predisposto in sede di progettazione esecutiva uno studio per la prevenzione dei rischi d'incidente durante le fasi di costruzione e di gestione del porto;
- sia predisposto un piano per la sicurezza, da aggiornare ogni tre anni, corredato da un regolamento di gestione del porto e da un manuale pratico di pronto intervento per i casi d'emergenza; il regolamento ed il manuale di pronto intervento dovranno essere divulgati e messi a disposizione degli operatori dello scalo e dei responsabili della protezione civile;
- sia realizzata la rete fognaria per le acque bianche in modo tale da effettuare il recupero dei liquidi inquinanti eventualmente rilasciati sulle aree di stoccaggio e di movimentazione delle merci, mediante pendenze adeguate, superfici impermeabili, cordoli di contenimento e pompe di sollevamento collegate al pozzetto terminale;
- le aree destinate al transito degli autocarri dovranno essere adeguatamente rivestite per ridurre la diffusione di polveri all'esterno del porto;
- il pietrame messo a dimora per le protezioni di sponde laterali alle banchine portuali dovrà essere rivestito con essenze vegetali differenziate sopra le quote normalmente immerse, più in basso la zona a salice rafforzata e protetta con geo-tessuti, geo-stuoie, geo-reti, più in alto la zona a pioppi ed ontani;

GB
1.000

- per mitigare gli effetti del vento sulla movimentazione di merci pulverulenti potranno essere impiantate all'interno dell'area portuale specie arboree sempre verdi; le specie arboree autoctone messe a dimora nell'area portuale dovranno tendere a mascherare, nel loro stato adulto, gli edifici e le specie arboree sempre verdi, rispetto ai punti di osservazione posti lungo la strada statale n. 62 e lungo il Po;
- l'illuminazione notturna dovrà essere ridimensionata rispetto al progetto proposto, per quanto possibile mascherata verso l'esterno delle aree di lavoro e comunque l'altezza delle torri faro non dovrà superare i dieci metri;
- i rivestimenti degli edifici e dei manufatti dovranno avere colori in armonia con il paesaggio circostante e, per quanto è possibile, si dovranno limitare le superfici metalliche riflettenti;
- in sede di progettazione esecutiva, realizzazione e gestione del porto è necessario approfondire gli studi relativi sia all'abbassamento dell'alveo fluviale sia all'andamento delle portate di magra, per verificare la funzionalità del porto e per individuare le azioni conseguenti;
- siano realizzate le indicazioni contenute nello studio di impatto ambientale per il monitoraggio ambientale e per le mitigazioni degli impatti ambientali negativi attesi;

VISTA la nota dell'Autorità di Bacino del fiume Po, del 14 febbraio 1995, n. 4430/94, pervenuta a seguito della richiesta di parere inviata con nota del 26 maggio 1995 prot. 3973/VIA dal Servizio valutazione impatto ambientale, in cui si esprime parere favorevole in quanto:

- il progetto è congruente con quanto stabilito dall'Autorità di Bacino del Fiume Po in materia di escavazioni in alveo;
- la realizzazione della banchina non sembra contribuire all'abbassamento della quota di fondo, mentre i lavori di regolarizzazione dell'alveo necessari per mantenere larghezza idonea alla navigazione contribuiranno a rivitalizzare la zona di lanca, attualmente parzialmente occlusa, e l'isola fluviale situate poco a valle della zona d'intervento;
- per quanto riguarda l'alveo di massima piena tra i due argini maestri, posti in quel tratto di fiume alla distanza di circa 2,5 km tra loro, occorre notare che i rilevati costituiti dalla banchina e dai piazzali retrostanti a ridosso dell'argine maestro di destra, creano un ostacolo minimo e trascurabile al passaggio delle portate di piena;
- gli altri fattori ambientali legati alle grandezze idrauliche, non subiranno modificazioni nelle loro attuali tendenze evolutive, dipendendo essenzialmente dal regime idrologico del fiume Po;
- per quanto riguarda gli aspetti qualitativi, nella fase di costruzione, il possibile incremento della torbidità dovuto agli scavi e ai dragaggi risulta trascurabile, mentre i rischi di inquinamento derivanti dalla movimentazione delle merci (fase d'esercizio) sono contenuti, stante la tipologia del materiale trasportato (inerti, semilavorati, materiale per l'edilizia, ecc.);
- inoltre le quote del piano della banchina e dei piazzali di stoccaggio delle merci garantiscono in modo sufficiente dai rischi di allagamento, dovuti all'innalzamento dei livelli idrometrici a seguito di una piena del fiume;
- infine, per quanto attiene all'impatto sugli ecosistemi e sul paesaggio in considerazione anche dello scarso valore naturalistico dell'area, a causa dell'elevato livello di antropizzazione esistente, si ritiene accettabile tale impatto e giustificati gli interventi di mitigazione proposti;
- le previste operazioni di monitoraggio consentiranno di seguire l'evoluzione in ordine all'assetto idromorfologico e alle componenti ambientali esistenti.



Il Ministro dell'Ambiente

VISTO che non è pervenuto alcun rilievo da parte del Ministero dei beni culturali ed ambientali in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

Preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

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;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla banchina portuale in golena del Po a condizioni che:

si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) l'attività diurna della movimentazione delle merci sia limitata, fino alla costruzione del raccordo stradale, per le quantità da definire con le amministrazioni competenti;
- b) sia progettato in fase esecutiva un collegamento tra il porto, l'asse cispadano e la vicina ferrovia atto a risolvere i problemi di mobilità delle merci dell'hinterland portuale;
- c) l'avvio dei lavori sia subordinato all'acquisizione di sufficienti garanzie circa il finanziamento delle opere suddette;
- d) sia attivato in fase di esercizio un idoneo sistema di monitoraggio atto a tenere sotto controllo le attività a rischio eventualmente previste nell'ambito dell'attività portuale (stoccaggio di carburanti, movimentazioni di prodotti inquinanti ecc.);
- e) siano integralmente rispettate le prescrizioni della Regione Emilia Romagna;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato al Ministero dei trasporti e della navigazione, al Ministero dei lavori pubblici, all'Autorità di Bacino del Po, all'Assessorato Regionale Trasporti della Regione Emilia Romagna e alla Regione Emilia Romagna la quale provvederà 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

21 OTT 1995

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
CULTURALI ED AMBIENTALI

21 OTT. 1995

[Handwritten signatures and initials: GB, P, and others]

[Handwritten signature: Malacchi]