

D.g.r. 29 giugno 2015 - n. X/3749**Espressione del parere al Ministero dell' Ambiente e della tutela del territorio e del mare in merito progetto di integrazione del sistema infrastrutturale transpadano - autostrada regionale Broni-Pavia-Mortara proponente: Infrastrutture Lombarde s.p.a.**

LA GIUNTA REGIONALE

Visti:

- il d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 «Norme in materia ambientale» (nel seguito richiamato come «codice ambientale»), con riguardo segnatamente alla parte seconda recante «Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC);»
- la l.r. 4 maggio 2001 n. 9 «Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale»;
- Il r.r. 8 luglio 2002 n. 4 «Procedure di concessione delle autostrade regionali»;
- la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 «Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale», nonché i provvedimenti organizzativi della X legislatura;
- la l.r. 2 febbraio 2010, n. 5 «Norme in materia di valutazione d'impatto ambientale»;
- il regolamento regionale 21 novembre 2011, n. 5 di attuazione della l.r. 5/2010;

Considerato che il codice ambientale prevede:

- all'art. 7, comma 5 che «in sede statale, l'autorità competente è il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare» e che il provvedimento di VIA venga espresso «di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, che collabora alla relativa attività istruttoria»;
- all'art. 25, comma 2 che, nel caso dei progetti sottoposti a VIA statale, l'autorità competente acquisisce il parere delle Regioni interessate;

Richiamate:

- la d.g.r. 19 luglio 2002 n. VII/9865 «Determinazione delle direttrici autostradali da analizzare per l'avvio delle procedure concessorie ai sensi del Titolo III l.r. 4 maggio 2001, n. 9» con la quale sono state individuate le direttrici funzionali per le quali dare avvio alle procedure di concessione autostradale regionale attraverso l'avvio dei relativi studi di fattibilità;
- la d.g.r. 17 maggio 2004 n. VII/17525 «Studio di prefattibilità dell'autostrada regionale. «Integrazione del sistema transpadano - direttrice Broni/Stradella - Pavia - Mortara»;
- la d.g.r. 25 gennaio 2006 n. VIII/1789 «Autostrada regionale «Integrazione del sistema transpadano, direttrice Broni - Pavia - Mortara» approvazione dello studio di fattibilità» con cui, tra l'altro, è stato approvato lo studio di fattibilità dell'opera, trasmesso dal Comitato Promotore - presieduto dalla Provincia di Pavia e composto dai seguenti ulteriori soggetti: CCIAA di Pavia, Unione degli Industriali della provincia di Pavia, Comunità Montana dell'Oltrepò Pavese, Comuni di Pavia, Broni, Stradella, Mortara, Cava Manara e Robbio, CIPAL Consorzio Intercomunale per un Piano di Sviluppo Alta Lomellina, Confederazione Italiana Agricoltori della Provincia di Pavia - CIA, Federazione Provinciale Coltivatori Diretti, Unione Agricoltori della provincia di Pavia, Associazione dei Comuni dell'Oltrepò Orientale - ed è stato espresso parere favorevole in merito al bando di gara per la ricerca del promotore;
- la d.g.r. 4 maggio 2007 n. VIII/4659 «Progetto preliminare relativo all'autostrada regionale «Integrazione del sistema transpadano direttrice Broni - Pavia - Mortara» - Assunzione delle determinazioni della Conferenza di Servizi indetta con d.g.r. n. VIII/3540/2006» con cui è stato approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'intervento;
- la d.g.r. 15 giugno 2007 n. VIII/4920 «Autostrada regionale «Integrazione del sistema transpadano direttrice Broni - Pavia - Mortara»: schemi di convenzione e bando di gara relativi alla concessione ai sensi dell'art. 10bis, della l.r. n. 9/2001» con cui sono stati approvati gli schemi di atti per l'affidamento da parte di Infrastrutture Lombarde s.p.a., soggetto concedente, della progettazione definitiva e relativo Studio di Impatto ambientale, della progettazione esecutiva, della costruzione e gestione dell'autostrada regionale;
- la d.g.r. 14 luglio 2010 n. VIII/283 «Autostrada regionale «Integrazione del sistema transpadano direttrice Broni - Pavia

- Mortara». Espressione del parere regionale in merito agli schemi di concessione e convenzione tra Infrastrutture Lombarde e il concessionario ai sensi dell'art.10 bis, della l. r. 4 maggio 2001 n. 9», cui è seguita, il 16 settembre 2010, la sottoscrizione della Convenzione tra Infrastrutture Lombarde s.p.a. e la Società Sa.Bro.M. s.p.a.;

Considerato che la realizzazione dell'autostrada regionale Broni - Pavia - Mortara è coerente con la programmazione della rete infrastrutturale e con la pianificazione territoriale regionale, come risultanti anche dal Piano Territoriale Regionale aggiornato dal ultimo con d.c.r. 9 dicembre 2014 n. 557;

Preso atto che la procedura di v.i.a. è stata caratterizzata dai seguenti principali passaggi istruttori:

- 19 gennaio 2012: Proponente - Infrastrutture Lombarde spa - ha presentato il progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale relativo all'intervento di «Integrazione del sistema infrastrutturale transpadano - Autostrada Broni-Pavia-Mortara» pubblicando contestualmente l'avviso al pubblico sui quotidiani «La Stampa» e «La Provincia Pavese»;
- 17 aprile 2012: riunione di presentazione del progetto e dello SIA;
- 20 aprile 2012: il Proponente ha presentato richiesta di interruzione dei termini stabiliti per la VIA al fine di predisporre documentazione integrativa allo Studio di Impatto Ambientale e al Progetto Definitivo dell'opera in oggetto;
- 21 ottobre 2013: Infrastrutture Lombarde ha presentato le integrazioni volontarie di cui sopra, provvedendo alla ripubblicazione dell'avviso al pubblico con le modalità previste al d.lgs. n. 152/2006 ai fini del riavvio del procedimento sui quotidiani «Corriere della Sera» e «La Provincia Pavese»;
- 7 marzo 2014: Regione Lombardia ha inviato al Ministero dell'Ambiente il proprio contributo ai fini della formulazione della richiesta di integrazioni;
- 3 ottobre 2014: richiesta integrazioni da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- 27 novembre 2014: su istanza del proponente, il Ministero ha concesso, con nota DVA-2014-39132, una proroga per la presentazione delle integrazioni richieste;
- 10 febbraio 2015 [in atti regionali T1.2014.40205]: Il Proponente ha depositato la documentazione richiesta dal Ministero dell'Ambiente provvedendo anche alla ripubblicazione dell'avviso al pubblico sui quotidiani «Il Sole 24 Ore» e «La Provincia Pavese»;
- 26 marzo 2015: riunione tecnico istruttoria presso Regione Lombardia di presentazione delle integrazioni depositate e contestuale richiesta dei pareri agli enti e alla Commissione regionale per la VIA;
- 9 aprile 2015: Riunione del gruppo istruttore della Commissione VIA nazionale - integrato dal Commissario Regionale - presso il Ministero dell'ambiente;
- 20 maggio 2015: assemblea plenaria della Commissione regionale VIA di approvazione della relazione istruttoria finale;

Valutato:

- la documentazione depositata dal Proponente ed esaminata nell'ambito dell'istruttoria per l'espressione del parere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è comprensiva di:
 - studio di impatto ambientale e sue integrazioni;
 - sintesi non tecnica;
 - progetto definitivo;
- i pareri degli Enti territoriali competenti (Provincia di Pavia, Parco Lombardo della Valle del Ticino e Comuni di Pavia, San Martino Siccomario, Alagna, Barbianello, Bastida Pancarana, Breme, Carbonara al Ticino, Ferrera Erbognone, Pieve Albignola, Tromello, Pinarolo Po, Redavalle, San Giorgio Lomellina, Santa Gioletta, Sommo, Verrua Po, Villanova d'Ardenghi, Zinasco, Cergnago, Robecco Pavese, Gropello Cairoli, Mortara, Bressana Bottarone, Dorno, Olevano Lomellina, Cava Manara, Garlasco e Castello d'Agogna) convocati nelle riunioni svoltesi in data 17 aprile 2012 e in data 26 marzo 2015 per la presentazione del progetto, dello SIA e delle integrazioni depositate;
- le osservazioni presentate dai cittadini ai sensi dell'art.24, comma 4 del d.lgs.152/06;

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

Rilevato che:

- il progetto prevede la realizzazione di una tratta autostradale a doppia corsia per senso di marcia oltre corsia di emergenza, della lunghezza complessiva di circa 50 km.;
- L'autostrada ha inizio sulla A21 «Torino-Piacenza-Brescia» a sud di Broni, prosegue in direzione nord verso Pavia attraversando il fiume Po, piega verso ovest e si interconnette con la A7 «Milano-Genova» a Gropello Cairoli, prosegue parallelamente alla ex SS596 fino a sud di Mortara, recapitando infine sulla ex SS494;
- Oltre alle interconnessioni con la A21 «Torino-Piacenza-Brescia» e la A7 «Milano-Genova» sono previsti sei svincoli localizzati a Bressana Bottarone/Verrua Po, Pavia, Garlasco, Tromello, Mortara, Castello d'Agogna. Sono previste le seguenti opere d'arte maggiori: viadotto fiume Po, viadotto linea RFI Milano-Genova, viadotti linea RFI Bottarone-Broni, viadotto Riale S. Zeno, viadotto Riale Verzate, sottopasso a spinta linea RFI Alessandria-Pavia, viadotto linea RFI Asti-Mortara, ponte torrente Terdoppio, viadotto linea RFI Alessandria-Mortara, viadotti linea RFI Vercelli-Pavia;
- E' prevista inoltre la realizzazione di opere connesse per circa 19,6 km: variante alla SP 113, variante alla ex SS35 di collegamento allo svincolo di Bressana Bottarone - Verrua Po, variante di Cava Manara alla ex SS 35, collegamento dello svincolo di Pavia alla Tangenziale, adeguamento della SP 57 e variante e riqualifica SS494 di Castello d'Agogna;

Visti:

- la «Relazione istruttoria», Allegato A parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la VIA di cui all'art. 5 del r.r. 5/2011, nella seduta del 20 maggio 2015;
- il documento della Direzione Generale Infrastrutture e mobilità «L'autostrada regionale Broni - Pavia - Mortara nel quadro della programmazione infrastrutturale strategica di Regione Lombardia», Allegato B parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

qui richiamati ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 della legge 241/1990 ai fini della motivazione del presente atto;

Rilevato che alla luce dei contenuti della relazione istruttoria e del documento sopra richiamati emergono:

- la coerenza dell'opera in progetto con il quadro programmatico, con la pianificazione, con il quadro progettuale e l'iter di approvazione dell'intervento;
- la strategicità dell'intervento nel complessivo disegno infrastrutturale di Regione Lombardia, ai fini della competitività del territorio ai livelli locale, regionale e sovranazionale;
- le valutazioni in ordine alla compatibilità del progetto, con riferimento alle diverse componenti ambientali, come configurato negli elaborati depositati dal Proponente uni-

tamente allo studio di impatto ambientale e ai suoi successivi aggiornamenti;

Valutato che i benefici prodotti dall'autostrada regionale Broni - Pavia - Mortara e la sua connotazione strategica nel quadro della programmazione infrastrutturale assumono i caratteri di prevalente interesse regionale;

Dato atto che il presente provvedimento concorre agli obiettivi ter.9.02.249.4 «Azioni di raccordo con la CVIA nazionale e regionale» e ter.1005.302.7 «Corridoio autostradale regionale medio padano» del vigente PRS;

Ad unanimità di voti, resi nei modi e termini di legge;

DELIBERA

1. di prendere atto della «Relazione di istruttoria» e dell'elaborato «L'autostrada regionale Broni - Pavia - Mortara nel quadro della programmazione infrastrutturale strategica di Regione Lombardia», Allegati A e B parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

2. di esprimere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 25 del d.lgs 152/06, il seguente parere: *«premesso che lo studio di impatto ambientale presentato in relazione al progetto di integrazione del sistema infrastrutturale transpadano - Autostrada Broni-Pavia-Mortara, presentato dal Proponente Infrastrutture Lombarde s.p.a., ha analizzato in modo complessivamente adeguato molte delle componenti e dei fattori ambientali coinvolti dal progetto individuando gli impatti e le azioni fondamentali per la loro mitigazione si ritiene che l'autostrada regionale Broni Pavia Mortara rappresenta un'opportunità strategica per lo sviluppo della competitività regionale del territorio e che il progetto in esame risulta coerente con la programmazione della rete infrastrutturale e con la pianificazione territoriale regionale - in particolare con il Piano Territoriale Regionale aggiornato dal ultimo con d.c.r. 9 dicembre 2014 n. 557 e con il Programma regionale di sviluppo della X legislatura approvato con d.c.r. 9 luglio 2013 n. X/78. Permangono carenze analitiche e criticità di diverso grado e tenore, evidenziate nella relazione istruttoria di cui all'Allegato A, dalla cui risoluzione, e considerando le indicazioni ivi formulate, dipende la compatibilità ambientale del progetto;*

3. di disporre che il presente atto sia trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e richiedere che nella successiva fase procedurale - a fronte dell'espressione di compatibilità ambientale - sia comunque prevista la costituzione di un osservatorio ambientale;

4. di provvedere alla pubblicazione sul BURL della presente deliberazione;

5. di disporre altresì la pubblicazione integrale del presente provvedimento, della «Relazione istruttoria» e dell'elaborato «L'autostrada regionale Broni - Pavia - Mortara nel quadro della programmazione infrastrutturale strategica di Regione Lombardia», Allegati A e B parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, sul sito web www.cartografia.regione.lombardia.it/silvia/.

Il segretario: Fabrizio De Vecchi

ALLEGATO A

PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE NAZIONALE RELATIVA AL PROGETTO DI INTEGRAZIONE DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE TRANSPADANO - AUTOSTRADA BRONI-PAVIA-MORTARA.

Proponente: Infrastrutture Lombarde S.p.A.

Rif.to procedura regionale in s.i.l.v.i.a.: N168

**Relazione istruttoria, approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la V.I.A.
nella seduta n. 11 del 20 maggio 2015**

[art. 11 della l.r. 5/10 ed art. 5 del R.R. 5/11]

Milano, 20 maggio 2015

INDICE

PREMESSA

1. QUADRO PROGRAMMATICO
 2. QUADRO PROGETTUALE
 3. QUADRO AMBIENTALE E ANALISI DEGLI IMPATTI
 4. OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO
 5. PARERI DEGLI ENTI TERRITORIALI
 6. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE
-

PREMESSA

La procedura di approvazione del progetto definitivo per i profili specifici relativi all'autostrada regionale è disciplinata nello specifico dall'art. 19 della l. r. n. 9/2001, che comporta, da parte di Regione Lombardia, la valutazione della rispondenza degli elaborati progettuali definitivi agli esiti delle valutazioni sul progetto preliminare, recependo nel provvedimento conclusivo il giudizio di compatibilità ambientale espresso dal Ministero dell'Ambiente ai sensi del d. lgs. 152/2006 e s.m.i.

Iter amministrativo

La tipologia dell'intervento è definita dalla categoria progettuale di cui al punto 10) dell'allegato A al dlgs. 152/06 e s.m.i. per la quale è prevista la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) nazionale.

Il Proponente – Ilspa - (con nota Prot. 00001 del 19 gennaio 2012) ha pertanto presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare istanza di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto definitivo "Integrazione del sistema infrastrutturale transpadano – Direttrice Broni – Pavia - Mortara" corredata del relativo Studio di Impatto Ambientale (SIA) ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. 152/2006.

La medesima documentazione è stata altresì depositata presso Regione Lombardia in data 19.01.2012 (prot.T1.20120001466) e presso gli Enti territoriali interessati dall'intervento.

La procedura di v.i.a. è stata caratterizzata dai seguenti principali passaggi istruttori:

- 19.01.2012: pubblicazione dell'avviso al pubblico sui quotidiani "La Stampa" e "La Provincia Pavese";
- 17.04.2012: riunione di presentazione del progetto e dello SIA;
- 20.04.2012: il Proponente ha presentato richiesta di interruzione dei termini stabiliti per la VIA al fine di predisporre documentazione integrativa allo Studio di Impatto Ambientale e al Progetto Definitivo dell'opera in oggetto;
- 21.10.2013 (prot. n. PRG-211013-00003): Infrastrutture Lombarde ha presentato le integrazioni volontarie di cui sopra, provvedendo alla ripubblicazione dell'avviso al pubblico con le modalità previste al D.Lgs. n. 152/2006 ai fini del riavvio del procedimento;
- 07.03.2014 (prot.T1.2014.0011134): Regione Lombardia ha inviato al Ministero dell'Ambiente il proprio contributo ai fini della formulazione della richiesta di integrazioni;
- 03.10.2014 (prot. DVA-2014-0031764): richiesta integrazioni da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- 27.11.2014: su istanza del proponente, il Ministero ha concesso, con nota DVA-2014-39132, una proroga per la presentazione delle integrazioni richieste;
- 10.02.2015 [in atti regionali T1.2014.40205]: Il Proponente ha depositato la documentazione richiesta dal Ministero dell'Ambiente;
- 26.03.2015: riunione tecnico istruttoria presso Regione Lombardia di presentazione delle integrazioni depositate e contestuale richiesta dei pareri agli enti e alla Commissione regionale per la VIA;
- 09.04.2015: Riunione del gruppo istruttore della Commissione VIA nazionale – integrato dal Commissario Regionale - presso il Ministero dell'ambiente;
- 20.05.2015: assemblea plenaria della Commissione regionale VIA di approvazione della relazione istruttoria finale.

La pubblicazione sui quotidiani ai fini dell'informazione del pubblico

Del deposito del progetto definitivo e del relativo SIA presso il Ministero, la Regione Lombardia e tutti gli Enti interessati dal tracciato autostradale è stata data notizia con la pubblicazione sui quotidiani "La Stampa" e "La Provincia Pavese" in data 19 gennaio 2012.

Il 21 ottobre 2013 è stata data notizia sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "La Provincia Pavese" del deposito spontaneo della documentazione integrativa seguito, su richiesta del Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, da una precisazione pubblicata il 28 novembre 2013 su "Il Corriere della Sera" e "La Provincia Pavese".

L'avviso del deposito delle integrazioni, a seguito della richiesta della Commissione VIA Nazionale è stato pubblicato il 10 febbraio 2015 sui quotidiani "Il Sole 24 Ore" e "La Provincia Pavese".

Gli Enti territoriali interessati dall'intervento sono i seguenti:

Province di Pavia, Parco Lombardo della Valle del Ticino e Comuni di Pavia, San Martino Siccomario, Alagna, Barbianello, Bastida Pancarana, Breme, Carbonara al Ticino, Ferrera Erbognone, Pieve Albignola, Tromello, Pinarolo Po, Redavalle, San Giorgio Lomellina, Santa Giuletta, Sommo, Verrua Po, Villanova d'Ardenghi, Zinasco, Cernago, Robecco Pavese, Gropello Cairoli, Mortara, Bressana Bottarone, Dorno, Olevano Lomellina, Cava Manara, Garlasco e Castello d'Agogna.

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

1. QUADRO PROGRAMMATICO

Coerenza con il Programma regionale di sviluppo (PRS)

Il progetto fa parte delle autostrade regionali individuate con D.G.R. n. VII/9865 del 19 luglio 2002, rientra nel Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e nei relativi aggiornamenti contenuti nei Documenti di Programmazione Economica Finanziaria sin dalla VII legislatura ed in particolare:

- PRS della VII legislatura approvato con d. c. r. 10 ottobre 2000 n. VII/39:
 - obiettivo programmatico 8.3 "Riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture di trasporto in Lombardia";
 - obiettivo specifico 8.3.1 "Completamento e sviluppo del sistema autostradale e della grande viabilità" (Prioritario) e 8.3.3 "Promozione del concorso finanziario privato nella realizzazione di nuove infrastrutture";
 - obiettivo gestionale 8.3.1.13 "Concessioni autostradali regionali"
così come confermato nei successivi Documenti di Programmazione Economico- Finanziaria Regionale.
- PRS della VIII legislatura approvato con d. c. r. 26 ottobre 2005, n. VIII/25:
 - Area 6 "Ambiente Territorio e Infrastrutture"
 - 6.1 "Infrastrutture prioritarie"
 - Asse di intervento 6.1.6 "Area Sud della Lombardia"
così come confermato nei successivi Documenti di Programmazione Economico- Finanziaria Regionale.
- PRS della IX legislatura approvato con d.c.r. 28 settembre 2010, n. IX/56:
 - Area Territoriale
 - Realizzazione delle Infrastrutture per lo sviluppo
 - Area dell'asta del Po
 - Interventi per la Provincia di Pavia
così come confermato nei successivi Documenti Strategici annuali.
- PRS della X legislatura approvato con d.c.r. 9 luglio 2013 n. X/78:
 - Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità"
 - Programma 05 "Viabilità e mobilità ciclistica"
 - Risultato atteso 302 "Accelerazione delle opere infrastrutturali prioritarie e della viabilità connessa"
così come confermato nel successivo Documento di economia e finanza regionale.

Coerenza con Pianificazione Territoriale Regionale (PTR)

L'autostrada regionale Broni - Pavia - Mortara è inserita nello strumento di pianificazione territoriale regionale (PTR), adottato con d.c.r. 30 luglio 2009 n. VIII/874 (pubblicato sul BURL del 25 agosto 2009 n. 34 - Supplemento Straordinario n. 1) e approvato con d.c.r. 19 gennaio 2010 n. VIII/951 (pubblicato sul BURL del 11 febbraio 2010 n. 6 - Supplemento Straordinario n. 3).

L'intervento autostradale è stato confermato nei successivi aggiornamenti del PTR:

- modifiche e integrazioni approvate con d.c.r. 28 settembre 2010 n. IX/56
- aggiornamento 2011 Allegato del Documento Strategico Annuale (DSA) 2012 approvato con d.c.r. 8 novembre 2011 n. IX/276
- aggiornamento 2012 - 2013 inserito nel Programma Regionale di Sviluppo (PRS) della X Legislatura, d.c.r. n. X/78 del 9 luglio 2013
- aggiornamento 2014 inserito nel DEFR 2014 deliberato con d.c.r. 9 dicembre 2014 n. X/557.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), in applicazione dell'art. 19 della l.r. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (Dlgs.n.42/2004) . Il PTR in tal senso recepisce e consolida e aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente in Lombardia dal 2001, integrandone e adeguandone contenuti descrittivi e normativi e confermandone impianto generale e finalità di tutela. Il Piano Paesaggistico Regionale, comprese le "Linee guida per la progettazione delle infrastrutture della mobilità in aggiornamento dei Piani di Sistema del piano Territoriale Paesistico Regionale (DGR VIII/8837 del 30.12.2008) diviene così sezione specifica del PTR, disciplina paesaggistica dello stesso, mantenendo comunque una compiuta unitarietà ed identità.

Oltre agli aggiornamenti annuali del PTR, Regione Lombardia con la d.g.r. 4 luglio 2013 n. 367 ha formalmente avviato il percorso procedurale per la revisione del Piano Territoriale Regionale (PTR), che contempla anche la revisione del Piano Paesaggistico Regionale (PPR).

Al momento sono disponibili i primi documenti di indirizzo e metodo per l'aggiornamento del PTR tra gli altri: il Documento preliminare di revisione Piano Territoriale Regionale e il Rapporto preliminare VAS. A conclusione dell'iter di revisione si approverà la variante finalizzata alla revisione del Piano Territoriale Regionale (PTR), comprensivo di Piano Paesaggistico Regionale (PPR) e saranno assicurati gli eventuali successivi aggiornamenti di tali documenti. Pertanto allo stato attuale non risulta esplicitato nessun intervento infrastrutturale.

Coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

La nuova infrastruttura ricade negli ambiti geografici del PPR denominati OLTREPÒ PAVESE e LOMELLINA. Tali ambiti sono porzioni di territorio con denominazione propria caratterizzati da riconoscibile identità, legata a vicende storiche, tradizioni collettive, e caratteri fisici unitari, che risultano avere numerosi ambiti, siti, beni paesaggistici con precisi caratteri costitutivi del paesaggio, sia a livello fisico, che naturale, agrario e storico-culturale.

Inoltre la nuova infrastruttura attraversa la "FASCIA DELLA BASSA PIANURA", in particolare le unità tipologiche dei "Paesaggi delle fasce fluviali", dei "Paesaggi della pianura irrigua" (a orientamento cerealicolo e foraggero) e nell'Oltrepò Pavese dei "Paesaggi della pianura pedepenninica".

Paesaggi delle fasce fluviali

In questa unità tipologica di paesaggio è prevista la tutela innanzitutto dei caratteri di naturalità dei corsi d'acqua, i meandri dei piani golenali, gli argini e i terrazzi di scorrimento. Particolare attenzione va assegnata al tema del rafforzamento e della costruzione di nuovi sistemi di arginatura o convogliamento delle acque, constatando la generale indifferenza degli interventi più recenti al dialogo con i caratteri naturalistici e ambientali.

Relativamente agli elementi morfologici, la tutela deve essere riferita all'intero ambito dove il corso d'acqua ha agito con la costruzione di terrazzi e con la meandrazione attiva o fossile, oppure fin dove è intervenuto l'uomo costruendo argini a difesa della pensilità.

Relativamente alle golene, le stesse sono storicamente poco edificate. I parchi regionali incoraggiano, inoltre, la tutela naturale del corso dei fiumi evitando per quanto possibile la costruzione di argini artificiali. Pertanto devono mantenere i loro caratteri propri di configurazione morfologica e scarsa edificazione. A tal fine gli strumenti urbanistici e quelli di pianificazione territoriale devono garantire la salvaguardia del sistema fluviale nella sua complessa caratterizzazione naturale e storico-antropica; va, inoltre, garantita la percorribilità pedonale o ciclabile delle sponde e degli argini, ove esistenti. Relativamente agli insediamenti rivieraschi, gli stessi sono spesso caratterizzati da sistemi difensivi e da manufatti di diverse epoche per l'attraversamento, che caratterizzano il paesaggio fluviale.

La tutela paesistica deve essere orientata ad evitare l'inurbamento lungo le fasce fluviali, anche in prossimità degli antichi insediamenti, privilegiando, negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, altre direzioni di sviluppo. Deve essere inoltre prevista la tutela specifica dei singoli manufatti che hanno storicamente caratterizzato il sistema fluviale, attuando, a tal fine, estese e approfondite ricognizioni che permettano di costruire un repertorio relativo alla consistenza e alle caratteristiche di questo vasto patrimonio storico e architettonico, attivando, poi, mirate azioni di conservazione e valorizzazione.

Paesaggi della pianura irrigua (a orientamento cerealicolo e foraggero).

La bonifica secolare iniziata dagli etruschi e tramandata ai romani e conseguentemente continuata nell'alto medioevo ha costruito il paesaggio dell'odierna pianura irrigua che si estende, con caratteristiche diverse, dalla Sesia al Mincio. Da sempre perfetto strumento per produzione agricola ad altissimo reddito, reca sul suo territorio le tracce delle successive tecniche colturali e di appoderamento. In questa pianura spiccano netti i rilievi delle emergenze collinari. La pianura irrigua è costituita da tre grandi tipi di paesaggi configurati dai tipi di coltura: risicola, cerealicola, foraggera. Pertanto, i paesaggi della pianura irrigua vanno tutelati rispettandone la straordinaria tessitura storica e la condizione agricola altamente produttiva. Questa condizione presuppone una libertà di adattamento colturale ai cicli evolutivi propri dell'economia agricola. Ciò va tenuto presente, ma nel contempo va assicurato il rispetto per l'originalità del paesaggio nel quale si identifica tanta parte dell'immagine regionale, della tradizionale prosperità padana.

Relativamente alla campagna, soggetta alla meccanizzazione, l'agricoltura ha ridotto le partiture poderali e, conseguentemente, gli schermi arborei e talvolta anche il sistema irriguo mediante l'intubamento. Anche le colture più pregiate come le marcite, i prati marcitori e i prati irrigui scompaiono per la loro scarsa redditività. Vanno promossi azioni e programmi di tutela finalizzati al mantenimento delle partiture poderali e delle quinte verdi che definiscono la tessitura territoriale.

La modernizzazione dell'agricoltura ha fortemente penalizzato il paesaggio agrario tradizionale. L'impressione più netta e desolante è la scomparsa delle differenze, delle diversità nel paesaggio padano, tutto si amalgama, si uniforma essendo venute a cadere le fitte alberature che un tempo ripartivano i campi e, essendo ormai votate alla monocoltura ampie superfici agricole, essendo scomparsa o fortemente ridotta la trama delle acque e dei canali.

A questa situazione non concorre però soltanto una diversa gestione dell'attività agricola ma anche l'impropria diffusione di modelli insediativi tipicamente urbani nelle campagne, la necessità di infrastrutture ed equipaggiamenti tecnologici, i processi di allontanamento dei presidi umani dalle campagne verso le città. Gli indirizzi normativi possibili, al fine di invertire queste tendenze, sono di diversa natura. Attraverso una più accurata gestione della pianificazione urbanistica, bisogna evitare i processi di deruralizzazione o sottoutilizzazione provocati da attese in merito a previsioni insediative ma anche prevedere localizzazioni e dimensionamenti delle espansioni urbane che evitino lo spreco di territori che per loro natura sono preziosi per l'agricoltura.

Si sottolinea poi l'assoluta urgenza di una tutela integrale e di un recupero del sistema irriguo della bassa pianura, soprattutto nella fascia delle risorgive, e nelle manifestazioni colturali collegate a questo sistema (marcite, prati marcitori, prati irrigui). Promuovere la formazione di parchi agricoli adeguatamente finanziati dove la tutela delle forme produttive tradizionali sia predominante svolgendo un ruolo di testimonianza colturale e di difesa dall'urbanizzazione (si pensi, ad esempio, al vasto comprensorio agricolo della Bassa Milanese). Sviluppare nuove linee di progettazione del paesaggio agrario orientando scelte e metodi di coltivazione biologici.

Incentivare la forestazione dei terreni agricoli dismessi (set-aside) o comunque la restituzione ad uno stato di naturalità delle zone marginali anche tramite programmi di salvaguardia idrogeologica (consolidamento delle fasce fluviali).

(a orientamento risicola)

Questo tipo di paesaggio è una variante di quello della pianura irrigua e per la sua particolarità assume dignità di categoria a sé stante.

L'elemento che lo contraddistingue, nella Lomellina, in parte del Pavese e della Bassa Milanese è la coltivazione del riso, che impone una caratteristica organizzazione colturale e poderale. Ciò si riflette nel paesaggio sia con gli impianti legati a questa attività, ma soprattutto con una più ricca presenza di acqua (gli allagamenti primaverili fanno parte imprescindibile di queste zone) che ne costituiscono l'aspetto più spettacolare e singolare.

Anche qui nuovi processi produttivi hanno condotto alla sostituzione della risaia stabile con quella avvicendata, inoltre l'uso di diserbanti ha rimosso uno dei connotati di costume più noti, la pratica della mondata. Ma si tratta di trasformazioni che non hanno alterato così profondamente come altrove le linee e gli aspetti del paesaggio.

Indirizzi di tutela (paesaggi della pianura risicola)

La tutela del paesaggio della risicoltura significa anche tutela di un'immagine, benché essa si sostenga su opportunità che possono anche mutare con il tempo. Va in ogni caso preservata la tessitura territoriale fondata su piccoli o grossi centri di impianto rurale, sulle cascate, sui sistemi viari rettilinei, sulla rete dei percorsi minori legati agli appoderamenti.

Fondamentale è in ogni caso la salvaguardia del sistema irriguo, dalle prese fluviali ai canali di raccolta, ai cavi distributori. La tutela si eserciterà poi sulle eredità fossile dei fiumi, sui dossi sabbiosi (tipici in alcune precise zone della Lomellina), sui lembi boschivi ripariali, sulle aree faunistiche (garzaie). Va infine sostenuta la pioppicoltura come elemento ormai caratteristico di diversificazione del paesaggio di golena fluviale.

OLTREPO' PAVESE

L'appendice dell'Oltrepò si appoggia territorialmente alla strada pedemontana appenninica, l'antica Postumia. Formata dal digradare verso la sinclinale padana delle successioni collinari arenaceo-argillose mioceniche-oligoceniche, è disegnata dalla trama delle

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

valli confluenti verso l'asse del Po, limite settentrionale della microregione. I profili delle dorsali hanno la morbidezza propria del rilievo appenninico modellato su formazioni di rocce tenere e facilmente erodibili.

Dal punto di vista agricolo il paesaggio dell'Oltrepò è segnato dalla viticoltura e dalle foraggere; dove non si spinge l'agricoltura dominano le macchie boschive, per esempio nelle conche e nelle piccole valli prodotte dalla erodibilità dei terreni. L'insediamento è rappresentato dalla casa sparsa (legata agli appoderamenti della piccola proprietà contadina per lo più) e dai piccoli borghi disseminati sulle dorsali e nel fondo delle conche vallive. Le direttrici attuali del dinamismo si trovano lungo il pedemonte, dove corrono la ferrovia e l'autostrada, fascia continua di edificazioni residenziali, di centri commerciali e di piccole industrie, e lungo la valle dello Staffora dove si allineano i centri principali; entrambe queste direttrici territoriali si sono "gonfiate" a spese dell'alta collina, povera e degradata dove via via si ampliano le macchie boschive intorno ai campi in pendio.

Paesaggi della pianura pedeappenninica

Rappresentano le aree pianeggianti che si estendono fra il corso del Po e le ultime digitazioni collinari. È una fascia ad alta densità di popolamento, derivata da forme di appoderamento più minute e presidiate di quelle della pianura antepadana e in seguito sostenuta dalla presenza di importanti direttrici stradali e ferroviarie. I maggiori centri si dispongono lungo la direttrice pedecollinare dando vita a un continuo urbanizzato (Broni, Casteggio, Stradella). Oltre la linea degli insediamenti si stendono campagne prevalentemente occupate dalla vegetazione che li bordano. Indirizzi di tutela. L'espansione delle aree edificate, occupate da residenze, piccole industrie ma anche obsoleti opifici, edifici commerciali, ha intasato la fascia della direttrice pedecollinare. La tutela del paesaggio può esercitarsi, in questa linea di dinamismo, negli spazi verdi e nelle aree agricole adiacenti e interstiziali, associandovi il ripristino e la ricomposizione delle situazioni lacerate dalle espansioni recenti.

Nei piccoli paesi della pianura prospicienti la golena del Po si devono salvaguardare determinati allineamenti dell'edificato: lungo la strada (e, in questo caso, Lunga Villa è un toponimo di grande significato) o lungo il piede dell'argine; come pure i centri che mantengono caratteri insediativi originari (Casei Gerola).

Nei centri maggiori l'espansione non deve raggiungere e risalire le attigue colline, vocate alla viticoltura, salvaguardando anche gli apparati conoidali e le piccole incisioni dei torrenti che scendono dall'Oltrepò collinare.

In generale, nella campagna, la minuta trama del paesaggio agrario non deve essere scardinata da opere fuori scala, in grado di alterare l'organizzazione di base del territorio. Ulteriore attenzione va rivolta alla fascia golenale del Po nei suoi residui caratteri di naturalità.

Coerenza con la pianificazione territoriale provinciale (PTCP e PIF)

Il tracciato dell'opera è stato recepita nella Tavola 1 della variante al PTCP della Provincia di Pavia.

Il modello di sviluppo economico proposto dalla variante al PTCP è fondato sulla salvaguardia e sulla valorizzazione del comparto agricolo ed in tale prospettiva la produzione di qualità, come quella del riso, assume valenza centrale. Priorità viene assegnata alla salvaguardia del territorio agricolo; gli interventi insediativi dovranno, pertanto, essere limitati a quelli che dimostrino di portare un effettivo contributo alla crescita e al consolidamento del sistema produttivo locale.

Si evidenzia che la Provincia di Pavia è dotata di Piano di Indirizzo Forestale (P.I.F.), approvato con D.C.P. n.94/78677 del 21 dicembre 2012, risulta quindi errata l'indicazione riportata a pag. 25 del documento "Parte generale - Studio di impatto ambientale - Opere di mitigazione e compensazione" ove si dice che "nelle aree esterne al Consorzio del Parco Lombardo della Valle del Ticino, non essendo attualmente vigente il Piano di Indirizzo Forestale (in fase di Valutazione Ambientale Strategica), si fa riferimento alla DGR 675/2005 e s.m.i., e nello specifico all'Appendice 1." **Pertanto, detto documento dovrà essere rivisto alla luce delle previsioni del P.I.F. della Provincia di Pavia, in particolare in relazione alle classificazioni dei boschi interferiti ed alle compensazioni.**

Disciplina per le autostrade regionali di Regione Lombardia

L'attuazione delle autostrade regionali della Lombardia è disciplinata dalla seguente normativa:

- legge regionale 4 maggio 2001 n. 9 "Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale";
- regolamento regionale 8 luglio 2002, n. 4 "Procedure di concessione delle autostrade regionali".

In particolare per l'approvazione dei progetti vengono applicate le seguenti norme:

- legge 7 agosto 1990 n. 241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi"
- legge regionale 1 febbraio 2012 n. 1 "Riordino normativo in materia di procedimento amministrativo, diritto di accesso ai documenti amministrativi, semplificazione amministrativa, potere sostitutivo e potestà sanzionatoria"
- art. 19 della legge regionale 4 maggio 2001 n. 9 "Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale" per gli effetti derivanti dall'approvazione del progetto preliminare.

Attuazione della programmazione

Il Comitato Promotore e lo Studio di fattibilità

Il Comitato Promotore si era costituito nel luglio 2003 con la finalità di promuovere la realizzazione della Tratta autostradale regionale Broni/Stradella-Pavia-Mortara. Il Comitato Promotore era presieduto dalla Provincia di Pavia e composto dai Comuni di Pavia, Broni, Stradella, Mortara, Cava Manara e Robbio nonché da Confederazione Italiana Agricoltori della Provincia di Pavia - CIA, Federazione Provinciale Coltivatori Diretti, Unione Agricoltori della provincia di Pavia, Associazione dei Comuni dell'Oltrepò Orientale, CCIAA di Pavia, Unione degli Industriali della provincia di Pavia, Comunità Montana dell'Oltrepò Pavese, CIPAL Consorzio Intercomunale per un Piano di Sviluppo Alta Lomellina.

Il Comitato Promotore ha sviluppato lo studio di fattibilità sulla base dello studio di prefattibilità, approvato dalla d.g.r. 17 maggio 2004 n. VIII/17525, con il quale Regione Lombardia aveva individuato le principali caratteristiche funzionali e plano-altimetriche della direttrice autostradale regionale Broni/Stradella - Pavia - Mortara. Nel giugno 2005 il Comitato promotore ha inviato a Regione Lombardia lo studio di fattibilità.

Regione Lombardia ha approvato lo studio di fattibilità con d.g.r. 25 gennaio 2006 n. VIII/1789. Con il medesimo atto è stato altresì dato mandato a Infrastrutture Lombarde S.p.A., alla quale con d.g.r. 4 agosto 2005 n. VIII/00462 era stato conferito il ruolo di soggetto concedente dell'autostrada regionale, di procedere con la gara per la ricerca del promotore.

Il progetto preliminare e la verifica del consenso

Nel maggio 2006 Infrastrutture Lombarde S.p.A. ha aggiudicato definitivamente la gara individuando quale promotore dell'autostrada regionale al raggruppamento temporaneo di imprese composto dalla mandataria S.A.T.A.P. S.p.A. e dalle mandanti Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A., Grassetto Lavori S.p.A.. Il promotore, come previsto dal bando di gara, si è poi costituito in società di progetto denominata Società Autostrada Broni Mortara S.p.A. (S.A.Bro.M.). Nell'ottobre 2006 Infrastrutture Lombarde S.p.A. ha trasmesso alla Regione il progetto preliminare dell'autostrada regionale.

Si è quindi svolta a Pavia il 27 ottobre 2006 la verifica del consenso sul progetto preliminare dell'autostrada, come previsto dall'art. 14 del r. r. 4/2002 per il quale, preliminarmente all'indizione della Conferenza di Servizi sul progetto preliminare, la Regione in accordo con la Provincia verifica il consenso dei Comuni e degli Enti Parco territorialmente interessati dall'opera. Sulla base del riscontro positivo Regione Lombardia ha proceduto quindi con l'attivazione del procedimento approvativo.

L'approvazione del progetto preliminare

Con d.g.r. 15 novembre 2006 n. VIII/3540 Regione Lombardia ha indetto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 7 della legge regionale 1 febbraio 2005 n. 1 (ora abrogata dalla legge regionale 1 febbraio 2012 n. 1) e dell'art. 19 della legge regionale 4 maggio 2001 n. 9, la Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto preliminare dell'Autostrada Regionale. Alla Conferenza di Servizi sono stati invitati tutti i soggetti interessati dal tracciato. Per l'espressione del parere di competenza regionale è stato attivato il Gruppo di lavoro interdirezionale, istituito con Decreto del Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità 27 novembre 2006 n. 13366.

La Conferenza di Servizi si è conclusa con la sessione del 15 gennaio 2007 e aggiornamento del 7 febbraio 2007, registrando il consenso di 30 soggetti - dei 36 aventi diritto di voto - e il dissenso di 6.

Con d.g.r. 4 maggio 2007 n. VIII/4659 (pubblicata sul BURL del 25 maggio 2007 n. 21 - Supplemento straordinario n. 3) e i relativi allegati sono state assunte le determinazioni della Conferenza di Servizi.

Nello specifico l'Allegato C alla sopracitata d.g.r., costituito dal parere di competenza regionale espresso dal Gruppo di lavoro interdirezionale, formula una serie di osservazioni e prescrizioni al progetto preliminare, esaminando le principali implicazioni viabilistiche, territoriali e ambientali connesse alla realizzazione dell'opera, confermando la coerenza del progetto con la programmazione infrastrutturale regionale e rilevando la necessità di migliorare la compatibilità ambientale in fase di progettazione definitiva.

Con la sopra citata d. g. r. 4 maggio 2007 n. VIII/4659 Regione Lombardia ha altresì apposto il vincolo di salvaguardia urbanistica, previsto dall'art. 19 della l. r. n. 9/2001, sull'ambito interessato dal progetto come specificato nell'Allegato B alla stessa d.g.r. .

Affidamento della concessione

Nel luglio 2010 Infrastrutture Lombarde S.p.A. ha provveduto all'aggiudicazione definitiva della concessione per la progettazione, la realizzazione e la gestione dell'autostrada al promotore. In data 16 settembre 2010 è stata firmata la Convenzione di Concessione tra Infrastrutture Lombarde S.p.A. e la S.A.Bro.M. S.p.A. che ha dato avvio all'elaborazione del progetto definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale. La consegna a Infrastrutture Lombarde S.p.A. degli elaborati, integrati con gli approfondimenti sul collegamento alla Tangenziale di Pavia e Studio specialistico relativo all'impatto dell'autostrada sul settore risicolo, è stata conclusa nel novembre 2011.

In sintesi, rispetto al quadro programmatico, fatto salvo quanto si dirà nello specifico paragrafo rispetto al tema paesaggio (e quindi in termini di coerenza con le disposizioni del PPR), si rileva una sostanziale coerenza del progetto.

2. QUADRO PROGETTUALE

Il progetto prevede la realizzazione di una tratta autostradale a doppia corsia per senso di marcia oltre corsia di emergenza, della lunghezza complessiva di circa 50 km. L'autostrada ha inizio sulla A21 "Torino-Piacenza-Brescia" a sud di Broni, prosegue in direzione nord verso Pavia attraversando il fiume Po, piega verso ovest e si interconnette con la A7 "Milano-Genova" a Gropello Cairoli, prosegue parallelamente alla ex SS596 fino a sud di Mortara, recapitando infine sulla exSS494.

Oltre alle interconnessioni con la A21 "Torino-Piacenza-Brescia" e la A7 "Milano-Genova" sono previsti sei svincoli localizzati a Bressana Bottarone/Verrua Po, Pavia, Garlasco, Tromello, Mortara, Castello d'Agogna. Sono previste le seguenti opere d'arte maggiori: viadotto fiume Po, viadotto linea RFI Milano-Genova, viadotti linea RFI Bottarone-Broni, viadotto Riale S. Zeno, viadotto Riale Verzate, sottopasso a spinta linea RFI Alessandria-Pavia, viadotto linea RFI Asti-Mortara, ponte torrente Terdoppio, viadotto linea RFI Alessandria-Mortara, viadotti linea RFI Vercelli-Pavia.

E' prevista la realizzazione di opere connesse per circa 19,6 km: variante alla SP 113, variante alla ex SS35 di collegamento allo svincolo di Bressana Bottarone - Verrua Po, variante di Cava Manara alla ex SS 35, collegamento dello svincolo di Pavia alla Tangenziale, adeguamento della SP 57 e variante e riqualifica SS494 di Castello d'Agogna.

Il progetto è sintetizzabile come segue:

Descrizione generale		
	<i>Tratte</i>	<i>Lunghezza (km)</i>
Opere principali	Tratta A21 (Broni) – A7 (Gropello Cairoli)	24,00
	Tratta A7 (Gropello Cairoli) – Castello d'Agogna/Mortara	26,00
	<i>Totale asse principale</i>	<i>50,00</i>
Opere connesse	Variante SP113	1,80
	Variante ex SS 35 - Raccordo svincolo Bressana Bottarone-Verrua Po	2,95
	Raccordo tangenziale di Pavia	3,00
	Variante ex SS 35 - Cava Manara	3,90
	Adeguamento SP 57	3,64
	Variante ex SS 494 - Castello d'Agogna (Raccordo polo logistico Mortara)	4,50
	<i>Totale opere connesse</i>	<i>19,79</i>
Totale		69,79

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

Opere previste	
Ponti e viadotti (km)	6,8
Svincoli e interconnessioni (n.)	8
Aree di servizio (n.)	2

L'asse principale in progetto avrà una sezione standard costituita da 2 carreggiate, ciascuna costituita da 1 banchina (larghezza 0,70 m), 2 corsie (larghezza 7,50 m), 1 corsia di emergenza (larghezza 3 m). È inoltre previsto uno spartitraffico di larghezza pari a 2,60 m.

Il tracciato principale si svilupperà quasi interamente in rilevato, con altezze comprese tra 2 e 16 m dal piano campagna, a eccezione di uno svincolo in trincea. Le opere connesse, invece, saranno realizzate in parte a piano campagna, in parte in rilevato e in parte in trincea.

Per realizzare i lavori il proponente ha previsto di suddividere l'opera in lotti funzionali. Il tempo previsto per la realizzazione del progetto è pari a circa 3 anni.

Analisi delle alternative

Rispetto alla valutazione dell'opzione zero e alternative di tracciato, le integrazioni rimandano alle valutazioni dello Studio di Prefattibilità redatto dalla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia ed emesso nell'ottobre del 2003.

Per quanto concerne il confronto degli impatti tra l'alternativa 0 e l'ipotesi di progetto, le integrazioni giungono alla conclusione che, rispetto alla non realizzazione dell'opera, gli impatti del progetto vengono ritenuti migliorativi per le componenti ecosistemi (introduzione di opere di mitigazione e compensazione in grado di contrastare la perdita di naturalità), atmosfera e acustica; peggiorativi (ma in termini modesti) per il paesaggio (Introduzione di barriera visiva e modesta alterazione dei caratteri paesaggistici), per l'agricoltura (Modesta perdita di suolo agricolo e frammentazione aziendale) e per la geomorfologia (Introduzione di alterazione geomorfologica sia per effetto della formazione dei rilevati e delle trincee di sbancamento, sia per effetto dell'apertura di nuove cave); invariante rispetto al comparto idrico superficiale e sotterraneo.

Rispetto a tali valutazioni dello studio si rimanda alla trattazione delle singole componenti analizzate e alle considerazioni conclusive.

Al progetto risultano altresì allegate alcune ipotesi di riduzione del numero di svincoli di progetto, che vengono presentate solo come proposte teoriche non supportate da reali verifiche di fattibilità, che porterebbero comunque ad una limitata riduzione del consumo di suolo rispetto all'impatto complessivo dell'opera.

Rispondenza degli elaborati progettuali definitivi agli esiti delle valutazioni sul progetto preliminare

Il progetto definitivo presentato è rispondente al progetto preliminare approvato con d.g.r. 4 maggio 2007 n. VIII/4659, ferme restando le seguenti indicazioni e precisazioni.

A fronte delle integrazioni depositate il 10 febbraio 2015 si dovrà procedere all'aggiornamento della Relazione attestante la rispondenza alle prescrizioni dettate dalla Conferenza di Servizi (N° progressivo 1-0003) sul progetto preliminare.

- Proposte di variante per il contenimento delle occupazioni: valutazioni infrastrutturali

Per il contenimento delle occupazioni di suolo è stato presentato uno studio di fattibilità con proposte di variante:

- Interconnessione di Gropello: **si prende atto positivamente della proposta**, che ridisegna l'interconnessione con la A7 e riconduce la deviazione della SP 60 nell'ambito delle stesse aree interessate dall'interconnessione.
- Attraversamento Torrente Terdoppio: si segnala che nella Conferenza di Servizi sul progetto preliminare è stata recepita la richiesta del Comune di Alagna relativa allo spostamento a nord, verso Cascina Reale, del tracciato autostradale in corrispondenza dell'attraversamento del torrente Terdoppio.
- Svincoli di Tromello e di Mortara: La proposta di eliminare gli svincoli di Tromello e Mortara è in contrasto con le conclusioni della Conferenza di Servizi sul progetto preliminare. Si rileva inoltre la mancanza di valutazioni di tipo trasportistico per verificare le ricadute e gli impatti sul traffico autostradale e sulla viabilità locale anche mettendo a confronto i vari scenari (presenza di entrambi gli svincoli, assenza di entrambi, presenza di uno/assenza dell'altro e viceversa). Manca altresì un'analisi costi benefici delle soluzioni confrontando gli scenari descritti.

Relazioni con le Linee ferroviarie

Il progetto dell'intervento (e delle viabilità connesse) dovrà essere coordinato con il gestore ferroviario nazionale, con il progetto di potenziamento della linea Milano - Mortara, il cui progetto di potenziamento è stato approvato nella Conferenza di servizi ministeriale il 28 ottobre 2002.

Il coordinamento con il gestore ferroviario nazionale dovrà essere attivato per tutte le linee ferroviarie interferite dal tracciato autostradale e dalle opere connesse.

Piste ciclabili

Si evidenzia che il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica PRMC, approvato con d.g.r. n. X/1657 del 11 novembre 2014 (cap. 8 del Documento di Piano), costituisce l'atto di riferimento per la verifica di possibili interferenze, in sede di programmazione e realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto, con i percorsi ciclabili di interesse regionale individuati dal Piano stesso.

Dovranno essere sviluppati, contestualmente all'infrastruttura viaria, interventi che garantiscono la continuità e la sicurezza della rete ciclopedonale.

Compensazioni

Nella predisposizione del progetto definitivo ai fini della Conferenza di Servizi dovrà essere predisposto un elaborato che individui gli Enti proprietari e/o gestori delle opere di compensazione territoriale-sociale ed ambientale e delle opere non strettamente correlate alla funzionalità del sistema autostradale, che non rientrano nella proprietà e gestione del Concessionario autostradale.

3. QUADRO AMBIENTALE E ANALISI DEGLI IMPATTI

Fabbisogno di inerti – Estrazione di materiali

Le considerazioni di seguito esposte riguardano sostanzialmente due aspetti: il fabbisogno stimato di materiale inerte, insieme alle previsioni sui potenziali siti di cava idonei all'approvvigionamento e l'eventuale interferenza del progetto con ambiti estrattivi già individuati dalla pianificazione regionale.

Rispetto a quest'ultimo punto si segnala che, dall'analisi della cartografia allegata al progetto, non risultano interferenze tra il tracciato dell'opera in argomento e gli ambiti estrattivi individuati dalla vigente pianificazione di settore della provincia di Pavia.

Per quanto concerne il fabbisogno di inerti, nella tabella che segue è riportata la situazione relativa alla movimentazione di materiale indicata nella documentazione allegata al progetto presentato:

	Rilevati	Pregiati per pavimentazioni	Pregiati per cls	Terreno vegetale	Rimodellamenti	A discarica	Totale
Fabbisogno totale (mc)	13.600.925	2.238.861	810.691	546.935	1.941.518	0	19.138.930
Riutilizzo materiali da scavo (mc)	4.124.316	0	0	546.935	1.699.551	0	6.370.802
Riutilizzo materiali da demolizione (mc)	261.217	0	0	0	241.966	0	503.183
Realizzazione pali (mc)	0	0	0	0	0	17.572	17.572
Reperimento sul mercato ordinario (mc)	500.000	2.238.861	810.691	0	0	0	3.549.552
Reperimento in territorio piemontese (mc)	1.800.000	0	0	0	0	0	1.800.000
Reperimento in cave straordinarie per OOPP (mc)	6.915.392	0	0	0	0	0	6.915.392

Per il reperimento straordinario del materiale da cava, nella relazione esaminata sono indicati 25 poli estrattivi, di cui 24 situati in provincia di Pavia e uno in Piemonte. Di tali poli, 22 costituiscono nuove cave, mentre due sono ampliamenti di Ambiti Territoriali Estrattivi esistenti. Nella tabella seguente sono riassunte le caratteristiche principali dei suddetti poli, limitatamente al territorio lombardo.

IDENTIFICATIVO CAVA	COMUNE	LOCALITÀ	AREA (mq)	VOLUME (mc)
1	Barbiano	C.na Angiolina	92.530	607.830
2	Castelletto di Branduzzo	C.na Giovanotta	n.d.	n.d.
3	Cava Manara	San Fedele	n.d.	n.d.
4	Cava Manara	Adiacente a SP 193bis	n.d.	n.d.
5	Sommo	Seirano	n.d.	n.d.
6	Sommo	Linea FS Vercelli-Mortara-Pavia	n.d.	n.d.
7	Dorno, Zinasco	C.na Mare	n.d.	n.d.
8	Dorno	Sponda sin Torrente Terdoppio, zona industriale	161.730	825.440
9	Pieve Albignola, Sannazaro de' Burgundi	C.na Tombone	n.d.	n.d.
10	Alagna	Incrocio SP 19/ SP 29	n.d.	n.d.
11	Tromello	Subdiramatore sin Canale Cavour	n.d.	n.d.
12	Ferrera Erbognone	C.na Rivolta	367.310	2.676.820
13	Tromello	Cavo Brielli	126.390	240.030
14	Mortara	C.na Cattanea	n.d.	n.d.
15	Mortara	C.na Cortelezzi	n.d.	n.d.
16	Mortara	C.na Pinchiarola, SS 211	n.d.	n.d.
17	Olevano di Lomellina	San Barnaba	n.d.	n.d.

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

IDENTIFICATIVO CAVA	COMUNE	LOCALITÀ	AREA (mq)	VOLUME (mc)
18	Olevano di Lomellina	C.na Nuova, sponda dx Torrente Agogna	n.d.	n.d.
19	S. Angelo di Lomellina	C.na Pittardina	n.d.	n.d.
20	Breme	C.na Cesarina	n.d.	n.d.
21	Gravellona Lomellina	C.na Buscagliona	n.d.	n.d.
22	Carbonara al Ticino - Zinasco	Futura area di servizio	86.860	674.700
Ampliamento ATEg08*	Dorno, Zinasco	C.na Mare	138.000	1.459.000
Ampliamento ATEg23	Pieve Albignola, Dorno	C.na Remondò	213.440	1.545.900
TOTALE CAVE INDIVIDUATE			1.186.260	8.029.720

* Indicato in relazione come GL19

Si specifica che, in territorio lombardo, il proponente ha individuato 7 possibili localizzazioni per siti estrattivi (indicate in grassetto nella tabella precedente e ritenute maggiormente idonee, per un totale di 8.029.720 mc. Le ulteriori 17 localizzazioni sono state indicate come possibili soluzioni per soddisfare eventuali necessità aggiuntive: per tale ragione non presentano il dato sull'eventuale volume disponibile.

In merito al reperimento di materiale inerte da cava utile a realizzare l'opera, si esprimono le seguenti considerazioni:

1. in prima analisi, si segnala che parte delle informazioni relative all'attuazione pianificazione provinciale delle cave, contenute nella documentazione allegata al progetto, risultano datate, in quanto riferite al 2007, anno di approvazione del Piano. **Pertanto, parte delle motivazioni che hanno portato alla scelta di prevedere un cospicuo numero di cave per opere pubbliche, da attivare ai sensi dell'art. 38 della l.r. 14/98, appaiono oggi superate;**
2. per l'individuazione dei materiali disponibili sul mercato ordinario, il proponente ha realizzato una stima, riducendo aprioristicamente il quantitativo presupposto del 50%, dal momento che la stima è stata fatta nel 2012, ossia a metà del periodo di vigenza del Piano cave (2007-2017). Tuttavia la stima non appare realistica. In particolare, dai dati in possesso della competente struttura regionale, ottenuti anche a seguito di confronto con i preposti uffici provinciali, risulta che a oggi (aprile 2015) sia stata autorizzata l'escavazione di circa il 40% dell'intero volume di sabbia e ghiaia previsto dal Piano cave di Pavia del 2007, ammontante a circa 36 milioni di mc; inoltre, solo la metà di tali volumi risultano effettivamente estratti. **Pertanto, il mercato ordinario del settore della sabbia e ghiaia di Pavia avrebbe a disposizione, a oggi, circa 22 milioni di mc di materiale, quantitativo che potrebbe coprire gran parte del fabbisogno di inerti per la realizzazione dei rilevati.** Tali considerazioni sembrano valide anche in caso di auspiciata, prossima, ripresa economica del settore;
3. nell'individuare i possibili siti di reperimento di materiale sul mercato ordinario, il proponente, pur dichiarando di considerare gli ATE previsti nel Piano cave di Pavia ubicati a distanza massima pari a 20 km dal tracciato in progetto (come peraltro previsto dai criteri regionali), in realtà considera gli Ambiti collocati a meno di 10 km, escludendo di fatto alcuni siti estrattivi. Infatti, l'individuazione finale dei siti ove reperire i volumi necessari porta a considerare unicamente otto ATE inseriti nel Piano cave di Pavia, peraltro sottostimando i volumi disponibili: questi ultimi, come anticipato, si stimano a oggi pari a circa il 60% dei volumi pianificati, mentre nel progetto è indicato un residuo decisamente inferiore (pari a circa il 23%);
4. **la motivazione a corredo della scelta di reperire il materiale inerte in cave da attivare ai sensi dell'art. 38 della l.r. 14/98 non appare adeguatamente supportata dalle successive scelte effettuate:** a titolo di esempio si riporta il caso per cui nella relazione tecnica, da un lato si indica che non è opportuno reperire materiale per rilevati nelle cave ordinarie, data l'elevata qualità di tale materiale che potrebbe essere destinato ad altri usi, dall'altro è indicato che è stato necessario ubicare all'interno di un'area protetta tre proposte di nuove cave, poiché tale scelta garantirebbe il reperimento di materiale di buona qualità;
5. **i volumi richiesti per le cave individuate nel progetto sono eccedenti rispetto ai fabbisogni di oltre 1 milione di mc:** il proponente indica che tale scelta è funzionale a garantire la certezza di reperimento del materiale;
6. Relativamente all'ambito estrattivo ipotizzato nel comune di Barbianello - località C.na Angiolina, la proposta di ritombamento dell'area scavata in falda non è assentibile dal vigente Piano Cave della Provincia di Pavia (art. 31 Norme Tecniche di Attuazione: per gli ATE di nuovo inserimento nel piano cave provinciale è vietato il ritombamento della parte di cava interessata dalla falda);
7. con l'eccezione di quella di Carbonara al Ticino e Zinasco, tutte le cave individuate ricadono all'interno della Rete Ecologica Regionale;
8. Si ritiene che l'intervento di rinaturazione alla confluenza dei fiumi Ticino e Po, nei comuni di Mezzanino e Travacò Siccomario, qualora venisse realizzato, dovrà rientrare tra i siti di reperimento nonostante venga qualificato come opera di compensazione in quanto "comporta anche movimentazione, asportazione e commercializzazione di materiali litoidi" di grande entità per la volumetria complessiva stimata estraibile (m³ 1.526.139).
9. Circa l'ipotizzato reperimento di materiale inerte derivante da scavi o da demolizioni, data l'ingente quantità di materiale (circa 4 milioni di mc) di cui si prevede l'utilizzo, non facilmente reperibile all'interno dell'opera, si evidenzia che il progetto non individua i siti di provenienza.

Si fa presente che in data 30 dicembre 2014 la Provincia di Pavia ha avviato la procedura di revisione del vigente Piano cave e contestuale relativo procedimento di VAS. A tal proposito, la Provincia ha emanato un avviso pubblico finalizzato a presentare eventuali richieste per l'inserimento di ambiti estrattivi nel Piano. Il proponente ha avanzato tale richiesta in data 15 febbraio 2015, con riferimento alle cave ritenute idonee al soddisfacimento del fabbisogno per l'opera in argomento (si tratta delle cave evidenziate in grassetto nella tabella precedente). Si ricorda che, ai sensi dell'art. 6, comma 2, lettera c, della l.r. 14/98, il Piano cave deve contenere "l'individuazione di aree di riserva di materiali inerti, da utilizzare esclusivamente per le occorrenze di opere pubbliche" e, ai sensi della d.g.r. n. 11347 del 10 febbraio 2010, la stima del fabbisogno di materiale inerte da considerare al momento della redazione del Piano deve includere il materiale necessario alla realizzazione delle grandi opere pubbliche infrastrutturali (punto 3.2.5.1).

Considerando la mozione approvata dal Consiglio regionale con delibera n. 264 del 7 gennaio 2014, che impegna il Presidente e la Giunta regionale, tra l'altro, a "esprimere la propria netta contrarietà all'abuso dello strumento delle cave di prestito, laddove sussista la reperibilità di escavazione sul mercato" e richiamando tutte le considerazioni sopra riportate, si ritiene che il proponente debba proseguire nel dialogo con la Provincia affinché il fabbisogno di inerti del progetto trovi risposta all'interno della

revisione del Piano cave di Pavia (al momento in istruttoria).

In considerazione, inoltre, di quanto riportato al precedente punto 5, le cave previste per l'intervento dovranno garantire esclusivamente il reperimento del fabbisogno di inerti stimato (6.915.392 mc) e dovranno pertanto essere eliminati i volumi eccedenti attualmente previsti. Infine, considerata anche l'ingente quantità di materiale estratto prevista dall'intervento di rinaturazione di cui al precedente punto 8, il volume estratto, qualora l'intervento sarà effettivamente realizzato, dovrà essere utilizzato per coprire parte del fabbisogno di materiale inerte. In tal caso, il materiale da reperire in siti di cava sarà pari a 5.389.253 mc (6.915.392 - 1.526.139).

Uso del suolo

Per quanto riguarda la componente agricola, sono state approfondite le tematiche inerenti in particolare: ricognizione delle superfici aziendali, carico zootecnico, patrimonio immobiliare, manodopera impiegata ecc.

Lo studio ha riguardato il totale delle aziende interessate (con almeno un terreno nella fascia a 1 km di distanza dall'asse stradale) che ammontano a 602 unità (di cui 318 non risicole e 284 risicole). Tra queste, risultano interferite 218 aziende (con almeno un terreno separato dagli altri appezzamenti aziendali o con almeno 1 mq di suolo aziendale sottratto a causa della realizzazione della strada) di cui 93 non risicole e 125 risicole.

Su base aziendale, sono stati quantificati anche i metri quadrati da espropriare, la percentuale di SAU aziendale separata dall'opera e distinta tra quella posta a Nord e quella posta a Sud del tracciato.

Sono altresì quantificate le percentuali di terreno sottratte per ogni singola azienda. Sulla base dei dati messi a disposizione pare significativo segnalare quanto segue:

- Aziende con SAU sottratta dal 10% al 20%: n° 32
- Aziende con SAU sottratta dal 21% al 30%: n° 9
- Aziende con SAU sottratta superiore al 31%: n° 7

Infine ci sono singoli casi limite con percentuale espropriata del 51%, 59%, 69%.

Dai documenti resi disponibili si estraggono i seguenti dati, utili al fine di dare dimensione all'impatto provocato sul settore agricolo:

- Approfondimento sulle aziende risicole: Nell'approfondimento sulla coltivazione del riso, è stato calcolato che la quantità di suolo materialmente sottratta alla produzione, attribuita all'impronta del tracciato nell'area risicola è pari a 270 ettari, ovvero poco più dell'1 per mille della superficie risicola nazionale e del 4 per mille della superficie destinata a riso in Lomellina nel 2011.
- Contenimento occupazioni: il Proponente ha fornito una tavola con elencate le proposte di variante per il contenimento delle occupazioni. Le ipotesi sono le seguenti:
 - o Interconnessione di Gropello (Autostrada A7) - Proposta di Riduzione:
 - verrebbero risparmiati 22 ettari di occupazione complessiva;
 - minore frammentazione proprietà;
 - eliminazione area interclusa tra deviazione S.p. 60 e ramo Mortara-Genova;
 - circa 60.000 metri cubi di inerte risparmiati per rilevati.
 - o Attraversamento del torrente Terdoppio - Proposta di Spostamento 150 metri più a Sud:
 - verrebbero risparmiati 3 ettari di occupazione complessiva;
 - minore interferenza con la rete irrigua primaria e secondaria;
 - circa 152.000 metri cubi di inerte risparmiati per rilevati.
 - o Svincolo di Tromello - Proposta di Eliminazione considerato la prossimità a quello di Garlasco:
 - verrebbero risparmiati 13 ettari di occupazione complessiva;
 - minore interferenza con la rete irrigua locale;
 - circa 375.000 metri cubi di inerte risparmiati per rilevati.
 - o Svincolo di Mortara - Proposta di Eliminazione considerato la prossimità a quello di Castello d'Agogna:
 - verrebbero risparmiati 8 ettari di occupazione complessiva;
 - circa 265.000 metri cubi di inerte risparmiati per rilevati.

Le proposte, se attuate consentirebbero un risparmio di 46 ettari di superficie agricola, pari a circa il 7% sul totale occupato, oltre a un risparmio di 852.000 metri cubi di inerte (con conseguenze dirette sulle cave - numero/estensione).

Opere di mitigazione e compensazione

Per quanto riguarda le opere di mitigazioni e compensazione, rispetto al progetto del 2012, le superfici dedicate a opere a verde, che interessano le immediate pertinenze della sede stradale (es. scarpate, svincoli), passano da circa 178 a circa 214 ettari.

Quelle che invece interessano le aree posizionate fuori dal tracciato stradale rimangono invariate attestandosi a circa 60 ettari.

Le opere di miglioramento forestale che verranno eseguite, restano confermate a circa 172 ettari e localizzate prevalentemente lungo il fiume Po.

Proposte per la mitigazione sul comparto agricolo:

Tali proposte, vengono sviluppate su tre ordini di soluzioni:

a) Indennizzo:

Per ogni azienda agricola, viene individuata la superficie effettivamente sottratta per l'esecuzione dell'opera e assegnato un coefficiente di maggiore indennizzo basato su vari indici di penalizzazione.

Le compensazioni monetarie (comunque non ancora puntualmente quantificate) vengono sviluppate considerando unicamente la funzione economico-produttiva del comparto agricolo, non considerando esplicitamente la multifunzionalità che l'a-

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

agricoltura svolge nella produzione di beni comuni (come ad esempio ambiente, paesaggio,). Appare per altro ambigua e difficilmente valutabile la considerazione riportata al paragrafo 4 (pagina 99) della relazione sulla componente agricoltura (progr 1-0619a): "Come più volte sottolineato, in questo documento l'agricoltura viene analizzata come comparto economico. Gli effetti ambientali che essa genera, in termini di conservazione della biodiversità, funzioni trofiche, valenze paesaggistiche sono qui considerati funzione della capacità propria del comparto di mantenere la propria posizione sul mercato, di garantire reddito agli imprenditori e prospettive alle nuove generazioni che vi si inseriscono....".

b) Ricomposizione fondiaria:

Su tale aspetto il Proponente ha ipotizzato una metodologia che prevede di correlare aziende agricole che potrebbero trovare tra loro soluzioni in termini di scambio di terreni. A tal proposito l'intervento mitigativo consisterebbe nel fornire il supporto contrattualistico, legale e notarile a garanzia del buon esito di tali scambi.

c) Recupero all'uso agricolo di suolo non coltivato

Nello studio, si ipotizza la demolizione integrale di quei centri aziendali che per mutate esigenze legate alla moderna meccanizzazione agricola, sono di fatto abbandonati o sottoutilizzati (stimati in 10 - 15 unità). Si calcola che recuperando all'uso agricolo il sedime sul quale essi insistono, si rimetterebbero a coltura circa 15 - 20 ettari.

Sulla base di quanto sopra esposto si possono trarre le seguenti conclusioni:

La superficie di suolo totale che sarà occupata dal progetto autostradale non appare chiaramente indicata nell'analisi dello studio. Sulla base della documentazione progettuale **è possibile stimare che l'asse autostradale principale comporti l'occupazione di oltre 300 ha di terreno agricolo e che complessivamente le superfici espropriate assommino a circa 560 ha. Tali superfici saranno definitivamente perse all'uso agricolo.**

Ci sarà inoltre una considerevole occupazione, ancorché temporanea, di ulteriore superficie agricola per le aree di cantiere stimata in poco più di 109 ettari. Per il tempo della loro durata, i cantieri produrranno un'ulteriore perdita economica alle aziende interessate. Una volta esaurita la loro funzione, potrebbero essere necessarie più annate agrarie per ripristinarne le condizioni fisico-chimiche delle aree occupate dai cantieri, tempi indispensabili per poterle restituire all'uso agricolo.

L'altezza media del rilevato autostradale in progetto (circa 5 metri), inciderà in modo significativo sul maggiore consumo di suolo agricolo per la proiezione delle scarpate della sede stradale, oltre alla necessaria apertura/sfruttamento di nuove cave per il reperimento del materiale inerte.

Si considera inoltre come fattore di impatto per il comparto produttivo agricolo la perdita di terreni agricoli per la realizzazione delle azioni di compensazione ambientale per la messa a dimora di essenze arboree e arbustive.

Rispetto alla richiesta del Ministero di indicare le strategie e le soluzioni messe in atto per ridurre il consumo di suolo, **il progetto propone unicamente il riutilizzo all'uso agricolo della superficie sulla quale insistono edifici rurali in disuso (recuperando in linea teorica circa 15 - 20 ettari) e l'ipotesi di eliminare alcuni svincoli e/o ridurre l'ingombro (con un risparmio di circa ulteriori 46 ettari). Si ritiene importante evidenziare che la prima soluzione si configura solo come un'ipotesi nei cui confronti si esprimono molte perplessità circa la positiva e concreta percorribilità. Riguardo alla seconda, le proposte progettuali non sono contemplate dal progetto definitivo e quindi non sono garanzia che le stesse possano costituire soluzione di razionale risparmio di suolo.**

Si evidenzia che la recente LR 31/2014 "Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato" rinforza e sviluppa principi già introdotti dalla LR 31/08 testo unico dell'agricoltura, affermando che il suolo, risorsa non rinnovabile, è un bene comune fondamentale per l'equilibrio dell'ambiente, la tutela degli ecosistemi naturali, la difesa idrogeologica, oltre che per la produzione alimentare. La legge intende orientare il governo del territorio verso l'utilizzo di aree degradate, sottoutilizzate da riqualificare o rigenerare.

La realizzazione dell'autostrada e delle varie opere connesse, produrrà un impatto sul comparto agricolo lombardo, fortemente produttivo, specializzato e con alta presenza di coltivazioni biologiche. Si ritiene che il Proponente non abbia dimostrato il rispetto del criterio di proporzionalità nel rapporto tra impatti (costi) ambientali e benefici infrastrutturali dell'opera.

In sintesi appare pertanto evidente che la maggiore penalizzazione cadrà sul comparto agro-silvo-pastorale e che la previsione e l'attuazione delle azioni di mitigazione e compensazione descritte nel progetto definitivo, non siano sufficienti a tutelare la componente agricola e la multifunzionalità che essa svolge.

Non si rilevano infatti misure di compensazione da realizzare sulle aree agricole dirette a riequilibrare la perdita dell'agroecosistema risicolo derivante dall'opera.

Le "Proposte di mitigazione degli effetti sul comparto agricolo", al di là della quantificazione dell'indennizzo economico, non appaiono significative in termini di efficacia e di ripetibilità sulla maggior parte delle aziende, anzi sono legate a casi particolari e occasionali.

A compensazione per la perdita dell'agroecosistema risicolo, oltre alla prevista misura denominata "Incremento della biodiversità in risaia" costruita "ricalcando fedelmente le previsioni dell'Azione 1 "Conservazione della biodiversità nelle risaie" della Misura 214 "Pagamenti Agroambientali" del Programma di Sviluppo Rurale di Regione Lombardia 2007-2013", si sarebbe, ad esempio, potuto favorire il mantenimento dell'habitat acquatico risaia e dei suoi effetti sulle specie animali che li frequentano, attraverso la proposta di interventi specifici su terreni marginali in aree agricole (ad es. zone umide, allagamento invernale delle risaie,...).

Inquinamento acustico e vibrazioni

Il progetto è accompagnato da documentazione di previsione di impatto acustico impostata in termini di confronto tra situazione con presenza (post operam) e situazione con assenza dell'opera (ante operam). Nello studio di impatto acustico sono stati considerati scenari relativi a diversi orizzonti temporali e gli output delle simulazioni acustiche sono forniti in forma sia di mappe di rumore che di livelli puntuali stimati ai recettore.

Ai fini della compatibilità ambientale dell'opera dal punto di vista acustico e considerando anche gli effetti di traffico indotto sulla rete viabilistica esterna al progetto è necessario si verifichino le seguenti condizioni:

- non si devono avere transizioni tra ante e post operam da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore;
- non si devono avere incrementi significativi nel post operam di livelli di rumore che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti;
- le infrastrutture stradali in progetto devono rispettare i limiti di rumore.

Dall'esame della documentazione, in particolare delle stime dei livelli puntuali post operam con mitigazione riportate (per buona parte delle quali la mitigazione pare essere limitata ad asfalto fonoassorbente, con stime di riduzione dei livelli di rumore riportate pari a 3dB(A)), **si riscontrano, invece, diverse situazioni di superamento dei limiti di rumore, in particolare nel periodo notturno, che**

configurano transizioni da situazioni di rispetto dei limiti di rumore a situazioni di non rispetto dei limiti di rumore. Tali situazioni riguardano soprattutto e in modo specifico l'asse autostradale in progetto ed evidenziano, in particolare, **un'insufficienza ed inadeguatezza delle misure di mitigazione acustica destinate a schermare il contributo diretto di questa infrastruttura stradale alla facciata dei recettori. Dette situazioni configurano una violazione delle normativa sui limiti di rumore e, devono essere risolte, al fine di raggiungere la compatibilità ambientale dell'opera dal punto di vista acustico.**

Pertanto:

- dovranno essere adeguate le misure di mitigazione acustica al fine di garantire il rispetto dei limiti di rumore da traffico veicolare alla facciata dei recettori;
- l'efficacia delle misure di mitigazione acustica, opportunamente adeguate come sopra detto, dovrà essere valutata in via previsionale con modellizzazioni acustiche dalla quali si possa evincere il rispetto in via previsionale dei limiti di rumore in facciata ai recettori;
- dovranno essere effettuate rilevazioni fonometriche post operam finalizzate a verificare il rispetto dei limiti di rumore e l'efficacia delle misure di mitigazione; localizzazione e modalità delle misure di rumore dovranno essere sottoposte ad ARPA ed ai Comuni per le valutazioni di adeguatezza; nella scelta dei punti di misura si dovrà tenere conto anche delle situazioni nelle quali i limiti di rumore risultassero in via previsionale rispettati con margine esiguo; al termine delle campagne di monitoraggio acustico dovrà essere predisposta ed inviata ad ARPA ed ai Comuni una relazione sull'esito del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali ulteriori misure di mitigazione che a seguito del monitoraggio risultassero necessarie nonché dei tempi della loro realizzazione;
- il gestore dell'infrastruttura dovrà curare la manutenzione delle misure di mitigazione acustica provvedendo a sostituire le parti usurate o danneggiate con altre di prestazione acustica non inferiore in modo da garantire il perdurare nel tempo dell'azione mitigante;
- dovrà essere data informazione alla cittadinanza interessata circa la localizzazione temporale e la durata delle attività di cantiere, in particolare quelle potenzialmente più impattanti dal punto di vista acustico; compatibilmente con lo svolgimento delle attività di cantiere, dovranno essere adottate misure gestionali ed eventualmente di schermatura provvisoria per contenere il disturbo da rumore ai recettori tenendo conto anche della sensibilità dei medesimi.

Atmosfera

Nel documento "Relazione di ottemperanza" rispetto alle richieste e osservazioni regionali sulla componente atmosfera (per quanto buona parte di esse siano parzialmente sovrapponibili alle richieste della Commissione VIA Ministeriale), non è riportata alcuna considerazione o risposta. In particolare, per le richieste relative alla simulazione degli scenari al 2016 e agli approfondimenti sugli impatti in fase di cantiere e per le cave previste, sono dunque riportate nel seguito le osservazioni sugli approfondimenti relativi alle richieste simili della CVIA.

In merito alle richieste della CVIA Ministeriale, si sintetizzano le tematiche maggiormente rilevanti, a esclusione di quelle trattate nelle osservazioni sul documento di integrazioni dello "Studio della componente atmosfera", esposte separatamente nel seguito.

Varie richieste sono relative all'utilizzo nelle analisi di dati o fattori più aggiornati o approfonditi: fra quelle che si possono ritenere sostanzialmente soddisfatte si citano l'utilizzo di INEMAR 2010, di un dataset meteorologico, di COPERT IV vers. 10, del parco veicolare ACI 2012. In merito alla richiesta di integrare le stime considerando dati di qualità dell'aria di più stazioni di rilevamento di quelle incluse nel SIA e per un intervallo di tempo almeno quinquennale, nello studio è riportato il rapporto ARPA sulla qualità dell'aria della prov. di Pavia per il 2013 (annualità che fra l'altro risulta poco in linea con le medie e non cautelativa), ma si ritiene che ciò non risponda pienamente alla richiesta.

Per quanto riguarda le richieste di approfondimenti degli impatti sulla qualità dell'aria derivanti dalle attività di cava e relativi effetti cumulativi, buona parte delle risposte rimandano allo Studio della componente atmosfera, nel quale tuttavia tale argomento non è affrontato, ad eccezione dell'analisi delle emissioni dai motori dei mezzi, che non è sufficiente a offrire un quadro completo degli impatti, in mancanza di un'analisi approfondita delle emissioni di polveri derivanti dalle attività di cava e trasporto (quali ad es. escavazione e movimentazione dei materiali, risollevarimento per azione eolica e passaggi dei mezzi su aree non asfaltate), che costituiscono generalmente l'impatto principale di tale attività, nonché di un'analisi esaustiva degli effetti cumulativi. Per la cava di Ferrera E. - Casc. Rivolta è invece effettuata una quantificazione delle emissioni di polveri, ma in merito alla loro dispersione si rimanda al suddetto studio della componente atmosfera, in cui non si reperisce tale argomento.

In merito alle richieste di integrazione sulla cantierizzazione, sono stati forniti alcuni chiarimenti e valutazioni integrative su emissioni di polveri e deposizioni al suolo suddivise per comune (che presentano in alcuni casi valori piuttosto elevati); **si ritiene però che tali informazioni non siano ancora sufficienti per una adeguata valutazione degli impatti**, in assenza di valutazioni sulla diffusione degli inquinanti che mostrino in dettaglio le concentrazioni attese di polveri (derivanti da attività e movimentazione dei materiali, e non solo da emissioni dei motori), e in particolare di PM10 al fine di un confronto con i relativi limiti di qualità dell'aria, nonché per analizzare gli effetti presso eventuali recettori, nell'intorno dei siti di cantiere principali e maggiormente impattanti. Sono state invece eseguite le valutazioni richieste sulle emissioni e dispersioni di inquinanti da motori dei mezzi, che mostrano valori massimi di concentrazione di per sé piuttosto contenuti.

Per quanto riguarda le richieste che vertono intorno alle tematiche di approfondimenti delle valutazioni, comprendendo gli scenari al 2016 e considerando gli impatti in relazione alla qualità dell'aria del territorio, si commenta di seguito il documento di integrazioni dello "Studio della componente atmosfera". Le analisi delle emissioni da traffico sono state svolte, sugli orizzonti temporali 2016 e 2030, per gli scenari 0 (senza realizzazione del progetto), 1 (alternativa progettuale con la realizzazione della tratta autostradale tra Broni - Pavia e Mortara, con l'ultimo casello di uscita a Castello d'Agogna) e 2 (alternativa progettuale con la realizzazione della tratta autostradale tra Broni - Pavia - Mortara e il completamento della stessa fino a Stroppiana), analizzando i seguenti comparti viabilistici: rete autostradale di area vasta (tratti degli assi autostradali che risentono dell'introduzione della Broni - Pavia - Mortara, come l'A26, l'A21, l'A7 e l'A4); rete autostradale locale (i tratti di autostrada dell'A7 e dell'A21 ricadenti in provincia di Pavia e la stessa Broni - Mortara); rete viabilità extraurbana locale (rete delle strade extraurbane in provincia di Pavia che ricadono in rettangolo di influenza di quest'ultima). Combinando tali reti sono inoltre definite la rete locale nel suo complesso (extraurbane + autostrade della provincia di Pavia) e la rete globale (extraurbane + autostrade di area vasta).

Negli scenari al 2016 sulla rete autostradale vasta si hanno decrementi percentuali di emissioni negli scenari 1 e 2 rispetto allo scenario 0; tali decrementi sono più netti sulla rete extraurbana, in particolare nello scenario 2. Di conseguenza vi sono decrementi anche considerando le emissioni della rete globale, mentre la rete locale nel suo complesso nello scenario 1 presenta contenute variazioni percentuali in aumento o diminuzione a seconda degli inquinanti e nello scenario 2 mostra incrementi. Negli scenari al 2030 gli andamenti sono sovrapponibili, con effetti di attenuazione delle differenze a causa delle ipotesi di stima della composizione del parco auto e relativi fattori emissivi.

È stata eseguita una campagna di monitoraggio della qualità dell'aria in 5 punti considerati rappresentativi di varie situazioni dell'a-

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

rea di studio, nei mesi di settembre e novembre 2012. La media di tali dati è stata usata come valore di fondo nelle analisi di raffronto con i limiti di qualità dell'aria, ma si ritiene che ciò non sia rappresentativo della situazione, sia perché tali monitoraggi coprono ovviamente un tempo limitato, sia perché sono state usate delle medie non comparabili rispetto ai vari tempi di mediazione dei parametri normati dalla legge. Si ritiene che per un'analisi più adeguata degli impatti del progetto, in relazione alla situazione preesistente di qualità dell'aria della zona, e di conseguenza anche per il raffronto con i limiti di legge, sia necessario utilizzare set di dati di qualità dell'aria di durata come minimo annuale (o preferibilmente estendendo l'analisi ad un quinquennio o più, come richiesto dalla CVIA), come quelli relativi alle centraline della rete di monitoraggio ARPA che possano ritenersi rappresentative dell'area di studio, utilizzando i dati di monitoraggio delle campagne eseguite ad hoc per valutare la comparabilità con i dati contemporanei delle centraline ARPA, in modo da valutarne la rappresentatività per le diverse situazioni territoriali in esame, ed eventualmente considerarli in aggiunta come fattori correttivi nelle valutazioni di dettaglio sulle singole aree.

Le analisi di dispersione sono state eseguite, nell'area lungo il percorso del progetto, considerando le emissioni delle strade in progetto negli scenari 1 e 2. Nello studio sono riportati i valori massimi di griglia dei vari parametri inquinanti: i risultati per l'orizzonte temporale 2016 (che si ritiene più significativo per l'ovvio grado di incertezza correlato alle proiezioni al 2030 e anche in quanto più cautelativo) mostrano valori di per sé inferiori ai limiti, e generalmente piuttosto contenuti, a eccezione degli NOx che risultano più significativi, leggermente superiori nello scenario 2 rispetto all'1. Sono fornite anche le mappe da cui si può individuare la fascia di concentrazione in cui ricadono i recettori, anche se non sono riportati in forma tabellare i singoli dati ai recettori più esposti. Anche a questa scala di dettaglio un'analisi comprendente anche lo scenario 0 e il resto della rete su cui si verificano le maggiori modifiche nell'assetto dei flussi di traffico sarebbe stata utile per apprezzare maggiormente le differenze, comprese quelle positive, indotte dal progetto rispetto alla situazione attuale.

Sono state inoltre eseguite simulazioni sulle postazioni individuate dal monitoraggio, considerando in questo caso anche la rete viabilistica delle strade provinciali esistenti e lo scenario 0. In base alla situazione territoriale e viabilistica delle postazioni (zone in cui la viabilità esistente viene scaricata o maggiormente caricata in funzione dell'accessibilità all'autostrada o dello spostamento di flussi, o in cui attualmente vi sono viabilità poco trafficate) si verificano incrementi o decrementi di concentrazioni di inquinanti, con valori di concentrazione di per sé inferiori ai limiti, **ma estrapolati, come sopra specificato, utilizzando valori di fondo che potrebbero essere non sufficientemente rappresentativi della condizione reale.**

Paesaggio

- La nuova infrastruttura stradale in oggetto interessa aree tutelate per legge ai sensi del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" in forza dell'art. 142, comma 1:
 - lettera c) in quanto ricade in parte nelle fasce di metri 150 dalle sponde dei Torrenti Coppa, Terdoppio, Arbogna, Agogna, dei corsi d'acqua pubblici Riale Verzate, Canale Rotta, Roggia Grande e il corso del Fiume Po, sino a comprendere una fascia di metri 150 piede esterno degli argini maestri dello stesso;
 - lettera f) in quanto interessa territori ricadenti nel Parco Regionale della Valle del Ticino;
 - lettera g) in quanto interessa territori coperti da foreste e da boschi.

Alla luce di quanto sinteticamente sopra esposto si ritiene di formulare le seguenti valutazioni di merito paesaggistico.

Le aree interessate dalla nuova Autostrada Regionale BRONI-PAVIA-MORTARA, risultano per la maggior parte, quali aree tutelate per legge (D.Lgs. 42/2004) e per le restanti parti, comunque tutelate anche dal Piano Paesaggistico Regionale, approvato con il Piano Territoriale Regionale con DCR del 19 gennaio 2010, il quale fornisce precise indicazioni di tutela del paesaggio agrario "cerealicolo" per l'Oltrepò Pavese, la Lomellina e per la pianura pedeappenninica, come riportato nel quadro programmatico in precedenza esposto.

Al riguardo gli indirizzi ed i criteri della tutela del PPR richiamano la necessità che "i paesaggi della pianura irrigua vanno tutelati rispettandone la straordinaria tessitura storica e la condizione agricola altamente produttiva" e che "nella campagna, la minuta trama del paesaggio agrario non deve essere scardinata da opere fuori scala, in grado di alterare l'organizzazione di base del territorio".

La realizzazione della nuova infrastruttura comporterebbe un'alterazione negativa ed irreversibile del paesaggio per queste motivazioni:

- con il suo sedime "sopra elevato" e le conseguenti relative scarpate, gli svincoli e le varianti alla viabilità ordinaria, determina un notevole consumo di suolo agricolo destinato a produzione cerealicola-risicola (marcite, prati marcitori, prati irrigui), con la conseguente notevole distruzione delle colture prevalentemente risicole, non solo necessarie all'agricoltura, ma costituenti quei pregevoli paesaggi, connotati fondamentali della "Fascia della bassa pianura" e della "Pianura pedeappenninica", tutelati dal PPR, un paesaggio che già ha subito modificazioni in relazione alle numerose infrastrutture di mobilità esistenti;
- la distruzione del sistema del reticolo idrico irriguo esistente, della straordinaria tessitura storica e delle connessioni ecologiche;
- con le altezze emergenti dal piano campagna dell'opera (da 5 a 16 metri), la costituzione di una "barriera occlusiva" lunga 50 km, eliminando la libera visione del pregevole ed equilibrato paesaggio agrario esistente;
- con i suoi viadotti e svincoli, oltre la perdita di tutte le aree residuali determinate dagli stessi, la creazione di elementi di notevole impatto visivo, anch'essi occlusivi della libera visione del paesaggio;
- la realizzazione di nuove e numerose cave di prestito, con la conseguente alterazione morfologica irreversibile, dovuta dalla formazione di laghi artificiali, data l'immediata presenza di falde acquifere superficiali;

Importante è l'interferenza con il contesto paesaggistico in cui l'opera andrebbe a collocarsi. La sua realizzazione, difatti, potrebbe produrre una sensibile diminuzione dei valori identitari, tanto più essenziali in una parte del territorio dove si trovano vaste aree agricole, ancorché interessate da processi produttivi importanti. Peraltro anche la **DGR 4 maggio 2007 - n. 8/4659, relativamente al progetto preliminare,** richiamava le forti criticità evidenziate.

Inoltre, tale nuova infrastruttura, alla luce di tutto quanto sopra esposto, non sembrerebbe rispettato il criterio di **proporzionalità costi/benefici,** anche in relazione alla **perdita definitiva di un paesaggio peculiare lombardo.**

Gli approfondimenti e le foto-simulazioni danno infatti evidenza dell'impatto paesaggistico dell'opera, solo parzialmente attenuato dalle opere di mitigazione previste che, in alcuni casi non riescono a mascherare la nuova infrastruttura (ad esempio nei tratti di viadotto) o in altri, nel mascherarla, costituiscono elemento di ostruzione alla visuale, andando ad alterare la percezione visiva degli spazi aperti di campagna.

Valutazione di incidenza e biodiversità

Lo Studio di Incidenza, così come integrato dal proponente a seguito della richiesta formulata dal Ministero, introduce rispetto al precedente elaborato, l'analisi delle potenziali interferenze per ogni singolo Sito Natura 2000. A conclusione delle analisi svolte, emerge

che per alcuni Siti Natura 2000 si determinerà un'incidenza, valutata dallo Studio stesso come moderata, determinata dalle seguenti fonti di pressione: consumo di suolo agricolo, interferenze con le connessioni ecologiche, disturbo da rumore e rischio di collisione per la fauna in fase di cantiere.

In dettaglio, l'analisi dell'incidenza sulla ZPS Boschi del Ticino, unico sito Natura 2000 direttamente impattato dall'opera, ha fatto emergere un'incidenza moderata sulla connettività ecologica. Tale giudizio è motivato dalla possibile incidenza sul sistema ecologico del canale Gravellone, corridoio con buona dotazione di tessere di risorsa (quali ad esempio Bosco Negri o Bosco Grande). Sebbene le opere non comportino alterazioni significative sulla struttura ecologica, l'importanza funzionale svolta da questo sistema ha indotto ad un giudizio cautelativo.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, che prevede lavorazioni rumorose, è previsto il posizionamento di barriere temporanee anti-rumore sul lato orientale del cantiere, per schermare il bosco posto ad est (Bosco Negri). A livello progettuale si è ritenuto pertanto necessario potenziare le opere di mitigazione nella zona della ZPS, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio. Per quanto riguarda la fase realizzativa, saranno installate barriere mobili anti-rumore a protezione della fitocenosi di Bosco Negri. Viene inoltre proposta la realizzazione di un ulteriore imboschimento sul Canale Gravellone, in continuità con Bosco Negri e posto tra il bosco esistente e l'opera. È prevista un'azione di deframmentazione del varco ecologico di Cascina Molinello. L'area non ricade nella ZPS, ma è comunque un punto critico della rete ecologica nella zona, tanto da essere stata identificata come elemento di interesse nella RER.

Lo Studio di incidenza, parte integrante del complesso documentale, pur riconoscendo l'effetto di frammentazione prodotto sul territorio, considera ai fini della valutazione, solamente gli elementi di interesse comunitario come potenziali bersagli per SIC e ZPS. La modalità adottata può essere considerata corretta secondo i criteri generali della procedura di Valutazione di incidenza ma in questo particolare caso determina una sottovalutazione degli effetti perché è legittimata ad escludere a priori qualsiasi effetto diretto, in quanto il tracciato autostradale, correndo esternamente ai Siti, non ne sottrae né frammenta il territorio.

È invece evidente anche un macroscopico impatto sulla Rete Ecologica Regionale in quanto vengono interessati alcuni corridoi ecologici lineari, come il torrente Verzate e i corridoi primari "del Po", della "Lomellina centrale" e della "Lomellina occidentale torrente Agogna". Questi effetti possono considerarsi a ragione impatti indiretti sui Siti Natura 2000 in quanto gli stessi, intesi come elementi di un sistema coerente, assolvono alla funzione di unità ecosistemica grazie all'interconnessione garantita dai corridoi di collegamento. L'impatto sulla RER deve quindi essere considerato con particolare rigore, in virtù del ruolo svolto a sostegno di Rete Natura 2000.

In definitiva i Siti Natura 2000 interessati dall'opera hanno una particolare importanza nell'ambito della Rete Natura 2000 e buona parte di questi ricadono in Lomellina, area riconosciute come prioritaria per la biodiversità da Regione Lombardia in quanto riveste un valore naturalistico sovranazionale grazie alla presenza di elementi faunistici, vegetazionali e agronomici di assoluta originalità e rilievo. L'area è importante in particolare per l'avifauna nidificante, migratoria e svernante. È una delle poche zone in cui si incontrano tutte e nove le specie europee di Ardeidi, sette delle quali coloniali (Airone cenerino *Ardea cinerea*, Airone rosso *Ardea purpurea*, Nitticora *Nycticorax nycticorax*, Airone bianco maggiore *Casmerodius albus*, Garzetta *Egretta garzetta*, Sgarza ciuffetto *Ardeola ralloides* e Airone guardabuoi *Bubulcus ibis*) e due specie (Tarabuso *Botaurus stellaris* e Tarabusino *Ixobrychus minutus*) che nidificano in modo solitario. Accanto ad esse nidificano altre specie di grande interesse conservazionistico: Spatola (*Platalea leucorodia*), Mignattaio (*Plegadis falcinellus*) e Falco di palude (*Circus aeruginosus*). Gli aspetti botanici di rilievo si caratterizzano soprattutto per la presenza di buoni esempi di boschi igrofilii. La grande ricchezza faunistica è legata alla presenza continuativa delle risaie che costituiscono l'habitat seminaturale di riferimento per molte specie, in sostituzione di originari ambienti umidi naturali.

Nello Studio di Incidenza vengono proposte, oltre alle misure di mitigazione distribuite lungo tutto il tracciato autostradale, consistenti nella realizzazione di sottopassi faunistici, barriere verdi e barriere anti-rumore, ulteriori misure finalizzate a compensare l'incidenza prevista.

La prima azione proposta riguarda la stipula di convenzione con alcune aziende agricole per l'attuazione di misure agroambientali in risaia a sostegno della biodiversità, il premio previsto dal PSR sarebbe integrato con una quota non precisata di risorse economiche aggiuntive.

Lo Studio stesso riconosce il grado di incertezza insito nel meccanismo di attuazione di questa azione, proponendo nel caso di mancata attuazione della stessa, di destinare i fondi non spesi ad interventi di imboschimento forestale. L'iniziativa non sembra però rispondere ad un disegno progettuale strutturato che offra maggiori benefici alla biodiversità rispetto alla semplice adesione volontaria delle aziende alle misure del PSR ed in questo senso difficilmente può essere considerata una misura di mitigazione.

Si propongono inoltre alcuni imboschimenti con piano settennale di manutenzione all'interno di quattro Siti Natura 2000 (10 ha) e la possibilità di ulteriori interventi ancora da definire in area demaniale lungo il Torrente Terdoppio e lungo il Po (51 ha), oltre ad opere di miglioramento forestale da realizzare nei Siti Natura 2000 (172 ha), mediante la realizzazione di boschi ripariali e impianti di biomasse forestali.

A questo proposito si sottolinea che le opere di mitigazione illustrate nello Studio si limitano ad una generica comunicazione di intenti che non viene tradotta in un progetto di fattibilità dove siano individuate almeno le zone destinate agli interventi, i tempi e le modalità di esecuzione. Peraltro si ritiene inadeguato a priori l'utilizzo delle fasce legnose di tipo agro-energetico a scopo mitigativo a causa della brevità del loro ciclo produttivo e quindi della loro permanenza sul suolo. Un impianto arboreo-arbustivo può infatti svolgere un'efficace azione ecosistemica solo se è a carattere permanente ed acquista nel tempo la capacità di auto-rigenerarsi, assumendo la funzione di corridoio di connessione.

Inoltre si propone di imboschire alcuni ristretti ambiti corrispondenti a punti critici di interferenza dell'infrastruttura con la Rete Ecologica (36 ha). Questi ultimi interventi ricadono principalmente in aree limitrofe o intercluse rispetto all'opera stessa senza quindi poter esercitare un effettivo incremento di efficienza ecologica come viene prospettato. **A questo proposito risulta non condivisibile la presentazione dell'insieme delle opere di mitigazione che affiancherebbero l'autostrada come parte di un nuovo corridoio ecologico multifunzionale.**

Si ritiene inoltre che l'intervento di rinaturazione nel sito alla confluenza dei fiumi Ticino e Po, nei comuni di Mezzanino e Travacò Siccomario, in zona di massima tutela del PTC, della normativa europea siti Natura 2000 e di estrema delicatezza idraulica presentata come compensazione ambientale non è in ogni caso condivisibile, in quanto si crea una situazione territoriale non migliorativa per l'ambiente inserendo in un'area delicata sotto diversi aspetti un elemento innaturale e di debolezza territoriale dal punto di vista anche idraulico. Nella medesima area, infatti, oltre al Fiume Ticino sono presenti altri due specchi d'acqua artificiali e, di conseguenza, creare una lanca collegata solo da un lato al Ticino, non solo determinerebbe particolari effetti positivi da un punto di vista ambientale, ma potrebbe innescare situazioni di rischio idraulico, nel caso in cui, in presenza di forti erosioni della sponda posta più a monte, si verificasse un'attivazione di tale ramo.

Si rileva altresì che nella definizione delle aree di cantiere, non si tiene conto dei vincoli paesaggistici insistenti; a riprova di ciò l'organizzazione della cantierizzazione ha previsto molteplici siti, compreso il campo operativo-industriale, all'interno del Parco del Ticino, area tutelata per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004. **Si riscontra pertanto un'incongruenza con quanto dichiarato nello studio di incidenza, laddove si afferma che non sono state previste aree di cantiere nel Parco.**

Si ritiene inoltre che l'impatto derivante dall'effetto barriera, tra l'altro in uno scenario di cambiamento climatico globale che vede

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

in atto lo spostamento verso Nord degli areali di molte specie, **sia sottostimato nel bilancio complessivo dell'ecosistema effettuato sull'area vasta.**

Non si concorda pertanto con le conclusioni dello Studio di Incidenza che dichiara non necessaria la valutazione di alternative progettuali, compresa l'opzione zero. Tali alternative avrebbero dovuto essere esaminate, adottando adeguati metodi valutativi e confrontando, anche in chiave di servizi ecosistemici, criticità e vantaggi offerti dall'opera.

In conclusione, si ritiene che il complesso delle opere di mitigazione individuate non siano sufficienti a controbilanciare il rilevante impatto in termini di barriera ecologica causato dall'opera, sia nei confronti delle specie che interessano i Siti Natura 2000, compromettendo quindi gli obiettivi di conservazione propri dei Siti stessi, sia più in generale a livello di area vasta. Questo tipo di impatto sarebbe inoltre ulteriormente accentuato dalla concreta minaccia legata ai processi di urbanizzazione delle aree intercluse e adiacenti al tracciato: una fonte di pressione ben presente in questo territorio, che dovrebbe essere considerata anche in un'ottica di impatti cumulativi.

Si evidenzia altresì che lo Studio di Incidenza non prende in esame le proposte di variante al progetto, presenti negli aggiornamenti depositati, sulle quali pertanto non è possibile esprimersi.

Siti contaminati

A seguito dell'esame della documentazione integrativa ed alla Relazione di ottemperanza (Documento 1-0003A_GN_GEN_0000_RG_007_A) attinente alla tematica di cui al paragrafo 21 "siti contaminati" e facendo riferimento alle aree individuate dal proponente, si osserva che per i siti B001, B002, B006 e B025 viene dichiarato che i medesimi non sono interferenti con l'opera in progetto e che pertanto si intende mantenere gli interventi sempre al di fuori dei confini degli stessi.

Si ritengono opportuni approfondimenti di indagine in coincidenza dei seguenti siti:

- B005 – poiché ubicato a soli 5 m dall'asse autostradale e quindi si può considerare interferente con l'opera;
- B019 – perché dichiarato direttamente interferente con l'opera, fatte salve diverse indicazioni da parte dell'Ente Parco;
- B029 – in quanto già previsti nella documentazione presentata.

In riferimento all'interazione del progetto con i siti potenzialmente contaminati presenti lungo il tracciato, si rileva che l'individuazione dell'area rinvenuta in comune di Cava Manara ai mappali 225, 227, 229 del Foglio 2, di proprietà del comune di San Martino Siccomario, sia meritevole di un'adeguata attenzione, sia per la natura del luogo (ex discarica di RSU e abbandono di rifiuti) sia per l'elemento progettuale (svincolo di Pavia e raccordo con la tangenziale di Pavia) con cui interferisce. **Si ritiene pertanto prioritario eseguire** (da parte del proponente o da parte del proprietario del sito) gli accertamenti ambientali utili per definire gli interventi necessari sull'area (rimozione rifiuti, bonifica, ecc.)

In merito alla proposta di indagini sull'area presentata dal soggetto proponente si evidenzia che la stessa risulta carente e deve essere integrata come di seguito specificato:

- le trincee dovranno raggiungere lo strato di terreno naturale sottostante i rifiuti/riporti che dovrà essere analizzato (se tecnicamente non fattibile si dovrà procedere con carotaggi);
- i campioni da sottoporre ad analisi per ciascuna trincea/sondaggio dovranno essere almeno tre (in funzione della profondità raggiunta e della natura dei materiali rinvenuti) come previsto dal d.lgs.152/06;
- per l'analisi dei composti volatili dovrà essere effettuato un campionamento puntuale senza setacciatura e/o miscelazione;
- dovranno essere campionati ed analizzati anche i rifiuti interrati (non solo quelli in cumulo abbandonati in superficie) per tipologia omogenea;
- il set analitico previsto potrà essere implementato sulla base delle indicazioni fornite da ARPA.

Piano di Utilizzo dei Materiali da Scavo

Per quanto attiene il Piano di Utilizzo delle terre di scavo si prende atto che le indagini ai sensi del DM 161/2012 allegati 2 e 4 non sono state eseguite.

Si prende atto che i superamenti di colonna A precedentemente individuati per i parametri Cromo e Nichel saranno successivamente trattati a seguito delle ulteriori indagini, utili a definire l'eventuale presenza di valori di fondo superiori alle CSC. Per i superamenti di Arsenico, Idrocarburi e Zinco si ritiene che debbano essere avviate le procedure previste dal D. lgs. 152/06 art. 242 e segg.

Circa la destinazione dei materiali da scavo si ritiene che:

- le aree esterne alla recinzione autostradale soggette ad esproprio (comprese le aree destinate alle mitigazioni ambientali) dovranno ricevere terreni conformi ai limiti di colonna A (a meno di destinazioni differenti previste dagli strumenti urbanistici comunali);
- le cave di Carbonara Ticino e Dorno, considerata la destinazione finale dopo il ripristino, potranno ricevere solo terreni conformi alle CSC di colonna A come previsto dal DM 161/2012.

Pertanto dovrà essere rivisto e corretto il bilancio delle terre ed il relativo Piano di utilizzo.

Salute pubblica

La documentazione integrativa trasmessa dal proponente, ed in particolare, il contenuto dello Studio della Componente Salute Pubblica presentato e le integrazioni prodotte in risposta ai rilievi ed alle osservazioni riportate nella nota ministeriale (MATTM) descritte al capitolo 4.10 (Salute pubblica) sono da ritenersi adeguate ed esaurienti.

Si riscontra altresì la corretta ed esauriente elaborazione da parte del proponente dei dati forniti dall'ASL di Pavia, competente per territorio, al fine di consentire l'integrazione dello S.I.A sugli aspetti in precedenza indicati nella conferenza di servizi del 27.11.2014.

Si propongono le seguenti prescrizioni:

- inquinamento atmosferico: viene rilevato che non ci sono centraline nelle immediate vicinanze dell'opera e ciò, evidentemente, non consente, come invece andrebbe auspicato, di acquisire alla situazione ante-operam dati riferiti alle aree direttamente interessate dalla nuova opera autostradale; si prescrive pertanto che, per la tipologia di opera che si intende progettare e per le ipotetiche ripercussioni sulla salute della popolazione, vengano acquisiti, prima dell'avvio dell'opera, dati di partenza, il c.d. "punto zero", contestualizzati. **A tal fine possono contribuire anche le rilevazioni eseguite in 5 postazioni per la caratterizzazione della qualità dell'aria, che tuttavia, coprendo un periodo limitato, saranno da analizzare congiuntamente a dati rilevati da centraline ARPA che possano ritenersi rappresentative dell'area di studio, utilizzando i dati di monitoraggio delle campagne eseguite ad hoc per valutare la comparabilità con i dati contemporanei delle**

centraline ARPA, in modo da valutarne la rappresentatività, per le diverse situazioni territoriali in esame, nelle valutazioni di dettaglio sulle singole aree (come specificato nella sezione atmosfera).

- Inquinamento acustico/esposizione al rumore: nello studio presentato il fattore "rumore" viene correlato, correttamente ed in base alla bibliografia scientifica odierna, oltre che all'apparato uditivo anche a particolari condizioni umane negative come la rabbia, delusione, insoddisfazione, impotenza, scoraggiamento e ansia. Scorrendo la successiva analisi, in particolare tra le patologie da correlare al rumore viene indicato solo quello afferente all'udito omettendo gli altri effetti quali i disturbi dell'apparato cardiocircolatorio, del sonno, apparato digerente, neurologici, ecc. Pertanto si da indicazione che nella analisi ante-operam e nelle successive azioni di monitoraggio sulla popolazione siano prese in esame anche i disturbi attribuibili ad apparato cardiocircolatorio, del sonno, apparato digerente, neurologici, ecc.
- Nell'accettare l'osservazione degli autori secondo cui gli stessi effetti sulla salute della popolazione si avrebbero anche senza la realizzazione dell'opera, facendo una proiezione all'anno 2030 dell'incremento naturale del rumore, si proceda alla valutazione dell'effetto del rumore sulla salute da subito, anche durante i lavori di realizzazione dell'opera (movimentazione dei mezzi pesanti).
- Infine, dovranno essere approfonditi gli aspetti, in risposta alla criticità evidenziata al Punto 4.10.4.3. del documento ministeriale, relativi alla "stima del possibile bio-accumulo e passaggio nella catena alimentare, con stima dell'impatto sulla salute, degli inquinanti presenti nelle acque di piattaforma (metalli pesanti, nutrienti, cloruri, idrocarburi), come prevede il DPCM 27.12.1988 allegato 2 lettera F comma d."

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il PMA predisposto dal Proponente, con successive integrazioni, risulta ancora carente in relazione alle matrici naturalistiche, nonché di acustica e vibrazioni; pertanto si ritiene necessario che il medesimo sia preventivamente integrato nei dettagli, previa condivisione con ARPA, delle modalità, scelta delle posizioni di misura, tempi di espletamento e restituzione dati.

In caso si dia corso al PMA, tutti gli oneri economici derivanti dall'attività dell'Osservatorio Ambientale eventualmente istituito, nonché dalla attività di ARPA in relazione al PMA definitivo approvato, dovranno intendersi a carico del proponente.

4. OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Durante l'iter istruttorio relativo sono pervenute le seguenti osservazioni da parte del pubblico che, unite ai pareri degli Enti territoriali, hanno contribuito alle valutazioni espresse nella presente relazione istruttoria:

- Legambiente (prot.T1.2012.0006359 del 26.03.2012 e T1.2015.23305 del 11.5.2015)
- FAI (prot.T1.2014.0006854 del 12.02.2014)
- WWF (prot.T1.2012.0005799 del 19.03.2012)
- Azienda Agricola Alberto Drovanti, Tromello PV (Cascina Cascinetta) [T1.2015.0018675 del 15.4.2015]
- Comitato Agriter [A1.2015.0042030 e A1.2015.0042024 del 12.05.2015]
- Patto per il territorio [A1.2015.0042019 del 12.05.2015]
- Sig. Renato Bertoglio [A1.2015.0041421 del 11.05.2015]

che, in sintesi, affrontano le seguenti tematiche:

- coerenza del progetto con le prescrizioni dettate nella conferenza dei servizi sul progetto preliminare
- mancata analisi sotto il profilo ambientale dell'alternativa "zero"
- mancanza alternative di tracciato
- proposta varianti locali prive di valore procedurale
- dimensionamento ed altimetria del rilevato stradale
- considerazioni relative alle strategie generali di intervento (quadro programmatico) ed alla coerenza del progetto con il Piano Territoriale Regionale e con gli strumenti di pianificazione vigenti, in particolare con il PTCP di Pavia, il PTC del Parco del Ticino, il PTUA e il PIF,
- aspetti viabilistici, studio di traffico ed impatti sulla viabilità locale
- osservazioni sulle analisi tecnico-economiche e finanziarie a supporto del progetto
- Impatti sulla componente naturalistica, faunistica, sulla rete ecologica regionale e sui siti Rete Natura 2000, frammentazione habitat, effetto barriera
- Sottostima punti critici nella Valutazione di incidenza
- Impatti sul territorio agricolo e sul paesaggio, interferenza con "dossi sabbiosi"
- Aspetti geologici, idrogeologici e di compatibilità idraulica del ponte sul Fiume Po
- Interferenza con l'idrologia superficiale, in particolare con il sistema irriguo
- Impatti del traffico sulle componenti "atmosfera" e "rumore"
- Cantieri
- Stima del fabbisogno di inerti e localizzazione dei siti di approvvigionamento
- Carenza di misure mitigative e compensative
- Elaborati relativi agli espropri
- Carenze di pubblicità della documentazione depositata
- Legittimità iter approvativo
- Mancanza dell'interesse regionale all'opera
- Modifica del reticolo idrico, impatti sui pozzi privati e danno alle aziende agricole
- Mancanza alternative di tracciato che minimizzino impatti su aziende agricole
- Localizzazione dei caselli

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

- Sottostime dell'inquinamento atmosferico indotto
- Compromissione permanente del suolo
- Mancato recepimento di osservazioni e pareri degli enti locali
- Mancato sfruttamento cave esistenti
- Richiesta di modifiche locali di tracciato per minimizzare impatti negativi su az. Agr. Drovanti

5. PARERI DEGLI ENTI TERRITORIALI

Gli Enti territoriali interessati e competenti per l'espressione del parere nell'ambito della procedura di V.I.A. sono i seguenti: Provincia di Pavia, Parco Lombardo della Valle del Ticino e Comuni di Pavia, San Martino Siccomario, Alagna, Barbianello, Bastida Pancarana, Breme, Carbonara al Ticino, Ferrera Erbognone, Pieve Albignola, Tromello, Pinarolo Po, Redavalle, San Giorgio Lomellina, Santa Giuletta, Sommo, Verrua Po, Villanova d'Ardenghi, Zinasco, Cergnago, Robecco Pavese, Gropello Cairoli, Mortara, Bressana Bottarone, Dorno, Olevano Lomellina, Cava Manara, Garlasco e Castello d'Agogna.

A seguito del deposito della documentazione integrativa, gli Enti che si sono espressi sono i seguenti:

Alagna: (nota prot.T1.2015.0017096 del 4.4.2015) parere negativo accompagnato da alcune considerazioni in merito a:

- Attraversamento del Torrente Terdoppio
- Consumo di suolo
- Interferenza con un impianto fotovoltaico esistente a ridosso del Torrente Terdoppio
- Vicinanza con il centro abitato
- Impatto dell'opera sulla qualità dell'aria
- Previsioni del PGT

Bastida Pancarana (nota prot.T1.2015.0014856 del 21.3.2015): parere contrario per le seguenti motivazioni:

- Impatto paesaggistico e sulla rete ecologica;
- Interferenza con il reticolo idrografico;
- Impatti negativi sul comparto agricolo (consumo di suolo, frammentazione fondi);
- Interferenza con il sistema faunistico venatorio.

Bressana Bottarone: (nota prot.T1.2015.0018415 del 14.4.2015): parere negativo con alcune osservazioni sui seguenti temi:

- Mancata rispondenza del progetto alle esigenze territoriali
- Impatti sul paesaggio agricolo
- Interferenza con il reticolo idrico
- Interferenze con le frazioni "Cascina Bella" ed "Argine"

Carbonara al Ticino, Zinasco e Villanova d'Ardenghi, (nota congiunta prot.T1.2015.0018357 del 13.4.2015) con la quale, si evidenzia che:

- l'autostrada non risponde alle esigenze del territorio provinciale
- i flussi di traffico dimostrano l'assenza di un problema di collegamento locale est-ovest
- impatti sul territorio agricolo e sullo sviluppo locale

Cava Manara: (nota prot. -T1.2015.0018935 del 16.4.2015) con alcune osservazioni sui seguenti temi:

- Mancata rispondenza del progetto alle esigenze territoriali
- Impatto sulle aziende agricole e perdita di valore dei suoli
- Proposte di modifica del tracciato e della sua posizione altimetrica
- Insufficienza delle mitigazioni ambientali proposte
- Inquinamento acustico
- Interferenza fra il progetto e la destinazione dell'area dell'ex tiro a segno ubicato in Via Borra, a sud della Cava Gabbanina, ambito acquisito dal Comune per il quale è prevista la creazione di un'area ecologica
- Aderenza del tracciato con la discarica di amianto sita nel Comune di Cava Manara
- Impatto del viadotto previsto per il superamento dell'autostrada Milano-Genova

Dorno: (nota prot.T1.2015.0018567 del 14.4.2015) parere negativo con alcune osservazioni sui seguenti temi:

- Cave previste sul territorio comunale e relativi impatti ambientali
- Incremento di traffico pesante sulla viabilità locale
- Profilo altimetrico autostradale
- Mancanza di precisi impegni economici circa le compensazioni ambientali previste sul territorio comunale
- Perdita di suolo coltivabile
- Inquinamento atmosferico derivante dalla realizzazione dell'opera in cumulo con gli impatti derivanti dall'esistente raffineria di Sannazzaro de' Burgundi

Impatto paesaggistico

Sommo: (nota prot.T1.2015.0020018 del 22.4.2015) parere contrario con proposta di due soluzioni alternative di tracciato e osservazioni sui seguenti temi:

- Inadeguatezza dell'opera a risolvere esigenze di mobilità di Olterpò e Lomellina;
- Impatti su paesaggio, aree boscate, rete ecologica, percorsi fruitivi

Eccessivo consumo di suolo.

Tromello: (nota prot.2015 T1.2015.0018471 del 14.4.2015) esprime alcune considerazioni in merito alle ricadute ambientali delle seguenti proposte progettuali:

- Eliminazione dello svincolo di Tromello
- Mantenimento della Cava Brielli per il reperimento degli inerti
- Mantenimento del campo base all'interno dell'abitato

Autorità di Bacino del Fiume Po (nota prot.T1.2015.0010188 del 27.2.2015): ribasdisce la richiesta di integrare la relazione idraulica e idrogeologica in quanto il nuovo deposito non varia la versione del 19.1.2012.

Ente nazionale risi: (nota prot.T1.2015.0018665 del 15.4.2015) chiede che venga espresso parere negativo sull'intervento da parte di Regione Lombardia e formula le seguenti osservazioni:

- Documentazione lacunosa
- Pregiudizio sull'attività di ricerca sul riso derivante dalla realizzazione dell'opera non bilanciato da misure compensative
- Analisi trasportistica a supporto della scelta di realizzare l'autostrada
- Peggioramento della qualità dell'aria dovuto all'aumento degli inquinanti da traffico
- Eccessivo consumo di suolo agricolo derivante dalla realizzazione dello svincolo di Castello d'Agogna e richiesta di sua rilocalizzazione e/o eliminazione
- Effettiva utilità dei 6 svincoli previsti

Marina militare - comando marittimo nord (nota prot. S1.2015.0014598 del 27.3.2015) esprime nulla osta relativo ai lavori

Parco lombardo della Valle del Ticino (nota prot.T1.2015.0018450 del 14.4.2015) parere negativo supportato da una serie di rilievi ed osservazioni inerenti a:

- Effettiva utilità dell'opera
- Contrasto con gli strumenti di pianificazione
- Varianti progettuali proposte
- Cave di prestito
- Assenza di valutazione delle alternative di tracciato e dell'opzione "zero"
- Non condivisione degli esiti del confronto degli impatti tra l'alternativa 0 e l'ipotesi di progetto
- Localizzazione di aree di cantiere (campo operativo industriale ed aree tecniche e di stoccaggio) all'interno del Parco
- Profili longitudinali
- Eccessivo consumo di suolo agricolo di pregio
- Previsto intervento di rinaturazione alla confluenza Ticino/Po, nei comuni di Mezzanino e Travacò Siccomario
- modifica irreversibile dell'area in Comune di Travacò Siccomario, in zona di massima tutela del PTC, della normativa europea siti Natura 2000 e di estrema delicatezza idraulica presentata come compensazione ambientale (non condivisibile)
- mancanza di approfondimenti circa la previsione di utilizzo per il rilevato, di materiale riciclato (fresato)
- non significatività delle Proposte di mitigazione degli effetti sul comparto agricolo in termini di efficacia e di ripetibilità
- mancanza di proposte compensative sulle aree agricole dirette a riequilibrare la perdita dell'agroecosistema risicolo derivante dall'opera.
- opere di mitigazione e compensazione previste in corrispondenza dei punti critici all'interno del Parco (svincolo di Pavia sud, Gravellone, interconnessione di Gropello) non configurabile come reale contributo alla rete ecologica locale o incremento della biodiversità e riqualificazione del territorio
- mancanza di fondamento circa il ruolo ecologico ed ecosistemico degli interventi progettati ai fini della creazione di un corridoio ecologico il cui elemento preponderante (sia come impatti che dimensionalmente)
- evidenza dell'impatto paesaggistico dell'opera
- osservazioni circa lo studio di incidenza

Provincia di Pavia (d.g.p. n°87/2015 del 10.04.2015 - prof.T1.2015.19083 del 16.4.2015) parere non favorevole con una serie di osservazioni riguardanti i seguenti macro-temi:

- criticità in merito al progetto ed alle relative varianti
- impatti sui siti Rete Natura 2000
- aspetti legati alle trasformazioni fondiari
- cave di prestito
- traffico veicolare
- aspetti legati alla pianificazione provinciale
- difesa del suolo
- emissioni in atmosfera

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

- paesaggio
- inquinamento del suolo ed acque sotterranee
- opere di mitigazione e compensazione

Associazione Irrigazione Est Sesia – Consorzio di irrigazione e bonifica (nota prot. S1.2015.0016744 del 7.4.2015): parere contrario al progetto definitivo con prescrizioni e osservazioni riguardanti:

- indicazione di numerose interferenze dirette e indirette di cavi gestiti dal consorzio con compromissione della capacità irrigua
- mancato accoglimento delle modifiche locali di tracciato e di manufatti, indicate puntualmente nei propri pareri

6. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Alla luce di quanto riportato nel presente documento, si rileva una sostanziale coerenza dell'opera in progetto sia rispetto al quadro programmatico sia rispetto a quello progettuale, fatto salvo quanto esposto negli specifici paragrafi rispetto al tema cave (considerata la necessità evidenziata di ottenere l'inserimento delle cave proposte nel piano cave provinciale) e al tema paesaggio (e quindi coerenza con le disposizioni del PPR).

Circa il paesaggio è infatti evidente che l'attuale sistema territoriale verrebbe profondamente modificato a causa dell'opera, per effetto innanzitutto, ma non solo, di erosione di territorio agricolo.

Tali modifiche sono state analizzate sotto il profilo ambientale dallo Studio di Impatto Ambientale, in via generale, secondo quanto indicato dall'art. 22 del d.lgs. 152/2006 in modo complessivamente adeguato in relazione a molte delle componenti e dei fattori ambientali coinvolti dal progetto individuando gli impatti e le azioni fondamentali per la loro mitigazione. Permangono però alcune carenze analitiche evidenziate nei singoli specifici paragrafi, che in alcuni casi non hanno consentito di esprimere una valutazione definitiva (atmosfera, parzialmente vic).

Le valutazioni condotte hanno comunque fatto emergere criticità di diverso grado e tenore, alcune superabili con specifiche prescrizioni tecniche (rumore – siti contaminati, piano utilizzo materiali da scavo, salute pubblica), altre che richiedono o un consolidamento delle ipotesi progettuali o un'alternativa comunque percorribile (fabbisogno di inerti). Altre situazioni, quelle più critiche (paesaggio, uso del suolo, biodiversità/vic), richiedono invece una valutazione comparata tra benefici dell'opera e costi ambientali, rispetto alle quali si potrebbe agire andando a migliorare ed incrementare le opere di mitigazione e le azioni di compensazione, tenuto conto che allo stato attuali alcuni di detti bilanci risultano negativi.

Per quanto sopra esposto, si ritiene che la compatibilità ambientale del progetto sia dipendente, ancora in larga misura, da ulteriori evoluzioni progettuali tali da risolvere le criticità evidenziate e in grado di conseguire un adeguato rapporto costi (territoriali-ambientali e paesaggistici) – benefici.

Al fine di supportare tale evoluzione si sono evidenziate nei singoli paragrafi indicazioni e/o prescrizioni e/o suggerimenti da considerarsi non esaustive rispetto al suddetto obiettivo di compatibilità.

_____ . _____

**PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE NAZIONALE RELATIVA AL PROGETTO DI INTEGRAZIONE DEL SISTEMA
INFRASTRUTTURALE TRANSPADANO - AUTOSTRADA REGIONALE BRONI-PAVIA-MORTARA.**

Proponente: Infrastrutture Lombarde S.p.A.

Rif.to procedura regionale in s.i.l.v.i.a.: N168

**L'autostrada regionale Broni – Pavia - Mortara nel quadro della programmazione
infrastrutturale strategica di Regione Lombardia**

INDICE

INQUADRAMENTO NORMATIVO E PROGRAMMATICO

I BENEFICI DELL'INTERVENTO E LA SUA RILEVANZA STRATEGICA

IL PERCORSO DI SVILUPPO DEL PROGETTO E DI AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE

INQUADRAMENTO NORMATIVO E PROGRAMMATICO

La fattispecie infrastrutturale delle autostrade regionali è disciplinata dalla **legge regionale 4 maggio 2001, n. 9 Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale** (pubblicata sul BURL n. 19, 1° Suppl. Ord. del 8 maggio 2001).

Con la l.r. 9/2001 Regione Lombardia ha definito le funzioni amministrative regionali e quelle conferite agli enti locali in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del Capo I della L. 15 marzo 1997, n. 59) in materia di viabilità, disciplinando in particolare le attività di programmazione, progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione della rete viaria di interesse regionale. Tra gli altri, con detta norma, sono state promossi e disciplinati la realizzazione di nuove tratte autostradali di rilevanza regionale e il ricorso alla finanza di progetto per le infrastrutture per la viabilità, assicurando ampio coinvolgimento delle autonomie locali.

Il **regolamento regionale 8 luglio 2002 n. 4 Procedure di concessione delle autostrade regionali**, come previsto dall'art. 8 della legge regionale, disciplina le modalità di formulazione degli atti di gara, i parametri per la qualificazione delle offerte, i criteri per la composizione delle Commissioni aggiudicatrici e le relative modalità di funzionamento e gli altri elementi atti a garantire la correttezza, trasparenza e piena funzionalità delle procedure di aggiudicazione delle autostrade regionali della Lombardia.

Il regolamento prevede l'iniziativa in materia di autostrade regionali in capo alla Regione, che ne definisce la programmazione con la collaborazione delle Province interessate e delle Camere di Commercio, nonché avvalendosi di proposte, formulate in coerenza con la programmazione regionale, da soggetti pubblici e privati. Le direttrici da indagare, sulle quali dare avvio alle procedure di concessione regionale, sono determinate con deliberazione della Giunta regionale.

La **Determinazione delle direttrici autostradali da analizzare per l'avvio delle procedure concessorie ai sensi del Titolo III l. r. 4 maggio 2001 n. 9** è fatta con la **deliberazione della Giunta regionale 19 luglio 2002 n. VII/9865**, con la quale sono individuate quattro direttrici funzionali tra le quali l'integrazione del corridoio transpadano composto anche dalla direttrice Broni/Stradella - Pavia - Mortara.

Il quadro normativo e regolamentare sopra richiamato consolida la **programmazione regionale**, che già con il **PRS della VII legislatura** approvato con d. c. r. 10 ottobre 2000 n. VII/39 ha determinato:

- l'obiettivo programmatico 8.3 "Riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture di trasporto in Lombardia"
- l'obiettivo specifico 8.3.1 "Completamento e sviluppo del sistema autostradale e della grande viabilità" (Prioritario) e 8.3.3 "Promozione del concorso finanziario privato nella realizzazione di nuove infrastrutture"
- obiettivo gestionale 8.3.1.13 "Concessioni autostradali regionali".

La programmazione delle autostrade regionali e nello specifico della direttrice Broni/Stradella - Pavia - Mortara è stata confermata dai Programmi Regionali di Sviluppo delle legislature susseguitesi sino ad oggi. Il **PRS della X legislatura** approvato con d.c.r. 9 luglio 2013 n. 78, conferma l'obiettivo di potenziare e integrare la rete autostradale lombarda, trovando riscontro nei relativi aggiornamenti annuali con i Documenti di Programmazione Economico - Finanziaria Regionale (missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" - pro-

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

gramma 05 "Viabilità e mobilità ciclistica" - risultato atteso 302 "Accelerazione delle opere infrastrutturali prioritarie e della viabilità connessa").

Quindi l'attuazione dell'autostrada regionale Broni-Mortara si inserisce a pieno titolo nel visione strategica degli obiettivi dell'Amministrazione Regionale.

L'intervento autostradale è inserito nel Piano Territoriale Regionale (PTR), adottato con d.c.r. 30 luglio 2009 n. VIII/874.

L'esito positivo della VAS e dell'attività di confronto, prevista dopo l'adozione del Piano dall'art. 21 della l.r.12/2005, ha determinato l'approvazione del PTR con d.c.r. 19 gennaio 2010 n. VIII/951. Con lo stesso atto il Consiglio regionale ha approvato le controdeduzioni alle osservazioni al Piano; si evidenzia che per la Broni Mortara non sono state presentate osservazioni di contrarietà alla programmazione e attuazione dell'infrastruttura.

L'intervento è stato confermato nei successivi aggiornamenti del PTR:

- modifiche e integrazioni approvate con d.c.r. 28 settembre 2010 n. IX/56
- aggiornamento 2011 Allegato del Documento Strategico Annuale (DSA) 2012 approvato con d.c.r. 8 novembre 2011 n. IX/276
- aggiornamento 2012 - 2013 inserito nel Programma Regionale di Sviluppo (PRS) della X Legislatura, d.c.r. n. 78 del 9 luglio 2013, pubblicata sul BURL Serie Ordinaria n. 30 del 23 luglio 2013
- aggiornamento 2014 inserito nel DEFR 2014 deliberato mediante risoluzione con d.c.r. 9 dicembre 2014 n. X/557.

In particolare l'autostrada regionale è compresa nello specifico allegato tra gli **obiettivi infrastrutturali prioritari di interesse regionale**, come individuati ai sensi dell'art. 20 comma 4 della L.R. 12/2005.

Il PTR riconosce, sotto il profilo del disegno territoriale, il sistema rurale-paesistico-ambientale e il policentrismo quali elementi essenziali di assetto del territorio regionale e individua gli elementi ordinatori dello sviluppo territoriale, su cui focalizzare l'azione regionale, volti al rafforzamento del sistema policentrico e del sistema rurale-paesistico-ambientale, nei poli di sviluppo regionale. In applicazione dell'art. 19 della legge regionale, il PTR ha natura ed effetti di Piano Territoriale Paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale, che ne rappresenta una sezione specifica.

L'autostrada regionale Broni-Mortara è quindi riconosciuta dal principale strumento di programmazione territoriale quale elemento prioritario per l'assetto infrastrutturale e insediativo della Lombardia, avendone anche valutata la sostenibilità ambientale strategica nell'ambito del più generale assetto territoriale.

Anche le emergenti esigenze di contenimento del consumo di suolo, come poi declinate nella legge regionale 28 novembre 2014 n. 31 *Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato*, trovano la loro coerenza con la programmazione territoriale e infrastrutturale strategica. Le legge infatti definisce il suolo, risorsa non rinnovabile, quale bene comune fondamentale per l'equilibrio dell'ambiente, la tutela degli ecosistemi naturali, la difesa idrogeologica, oltre che per la produzione alimentare, intende orientare il governo del territorio verso l'utilizzo di aree degradate, sottoutilizzate da riqualificare o rigenerare e garantisce la coerenza con la programmazione e pianificazione delle infrastrutture regionali, laddove all'art. 2, comma 4, demanda alla Giunta regionale la definizione dei criteri di individuazione degli **interventi pubblici e di interesse pubblico** o generale di rilevanza sovracomunale, per i quali non trovano applicazione le soglie di riduzione del consumo di suolo.

È pertanto evidente come le infrastrutture strategiche di carattere regionale (quali la Broni-Mortara) siano già annoverate tra quelle realizzabili all'interno di una più esteso intervento di preservazione del suolo agricolo.

Con D.G.R. n. 3620 del 21 maggio 2015 la Giunta regionale ha altresì preso atto della proposta di Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), che individua l'autostrada regionale Broni - Mortara quale parte della rete infrastrutturale prioritaria, atta a sgravare le direttrici dell'area metropolitana e pedemontana dal traffico congestionato, in particolare per la riduzione dei carichi di attraversamento dell'A4.

Il tracciato dell'opera è coerente anche con la pianificazione a scala provinciale in quanto è stato recepito nella Tavola 1 della variante al PTCP della Provincia di Pavia. Il PTCP ha come priorità la salvaguardia del territorio agricolo; gli interventi insediativi dovranno, pertanto, essere limitati a quelli che dimostrino di portare un effettivo contributo alla crescita e al consolidamento del sistema produttivo locale.

L'autostrada regionale Broni-Mortara è quindi riconosciuta anche come elemento fondamentale nel sistema della programmazione dei trasporti attraverso i basilari strumenti di programmazione, come meglio declinati nel seguito.

I BENEFICI DELL'INTERVENTO E LA SUA RILEVANZA STRATEGICA

Sin dal 2002, all'atto della definizione delle direttrici per le quali sviluppare progetti e procedure per la realizzazione delle autostrade regionali, Regione Lombardia ha voluto dare risposta alle esigenze di mobilità e interconnessioni infrastrutturali determinate da un modello di sviluppo a rete e policentrico.

Il ruolo di centralità della Lombardia nel contesto europeo richiedeva peraltro di valutare anche le indicazioni del quadro programmatico di livello europeo.

La realizzazione del Corridoio Mediterraneo, riguardante in Lombardia l'importante asse infrastrutturale est ovest (oggi nei fatti coincidente con l'autostrada A4 Trieste, Venezia, Milano, Torino), doveva anche risolvere il passaggio dal nodo di Milano senza creare ulteriori fenomeni di congestione e di criticità territoriale. Anche con la realizzazione della quarta corsia, nel tratto Milano Bergamo, l'asse della A4 è rimasto a livelli di traffico elevati poiché, soprattutto in Lombardia, attraversa il comparto produttivo tra i più densi ed estesi d'Europa. Nell'individuare le nuove direttrici autostradali regionali, sulle quali sviluppare gli studi, è stato pertanto individuato

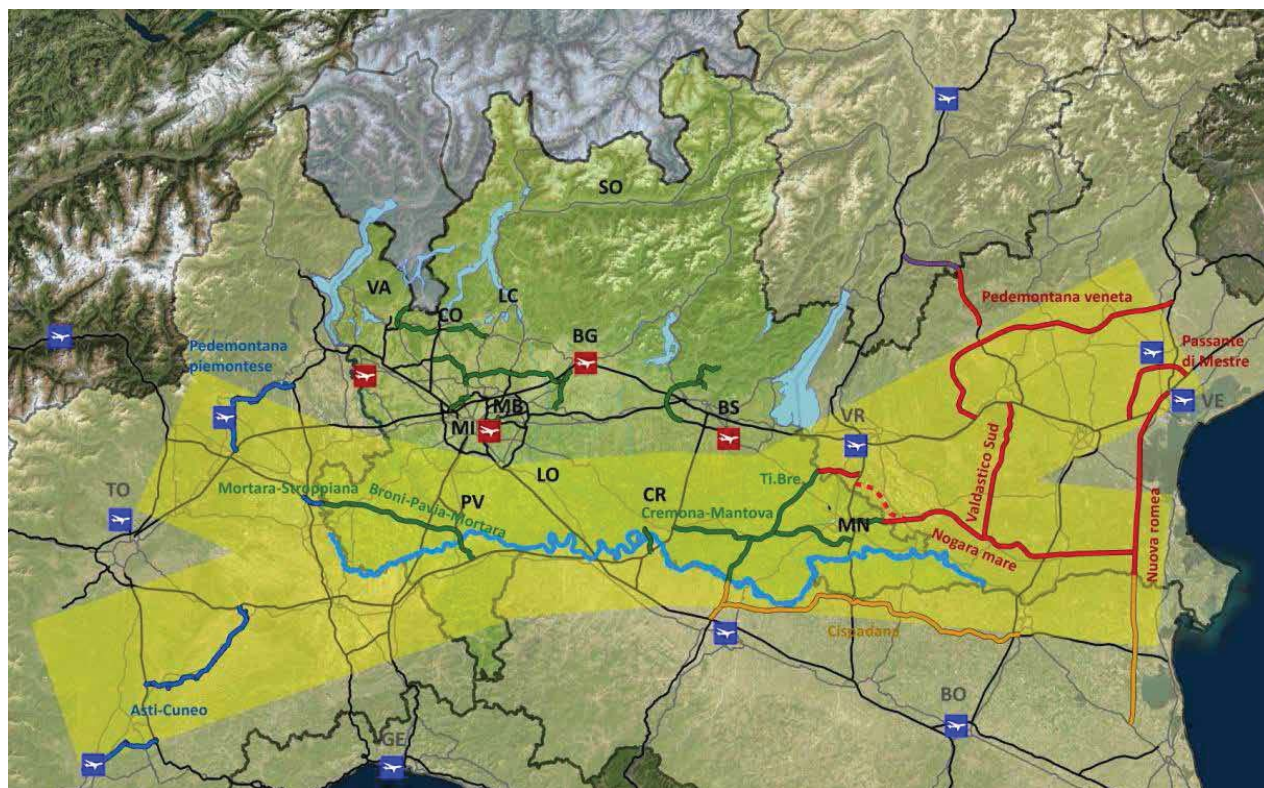
l'asse transpadano a sud, già caratterizzato dalla direttrice della A21 e da completarsi con la realizzazione dei due assi Cremona - Mantova e Broni Mortara. In un'ottica di complessiva riorganizzazione del sistema della mobilità in Lombardia l'asse sud è un elemento infrastrutturale che risponde al superamento delle inefficienze esistenti.

L'attestazione dell'autostrada regionale a Mortara garantisce migliori connessioni del Terminal Intermodale di Mortara con la rete autostradale esistente, sia est - ovest (autostrada A21) sia nord sud (autostrada A7). Il Terminal Intermodale di Mortara è stato individuato quale Terminale Ferroviario - Stradale della Rete Comprehensive, definita dal Regolamento UE della Rete transeuropea dei trasporti 11 dicembre 2013 n.1313/2013; la sua collocazione è importante per l'accessibilità delle merci al corridoio infrastrutturale Mediterraneo e al Porto di Genova. Lo stesso Terminal, per il quale sono previsti potenziamenti e ammodernamenti, è considerato strategico dalla pianificazione regionale.

Le specifiche analisi condotte nell'elaborazione della proposta di PRMT hanno evidenziato che la componente merci del traffico autostradale in Lombardia nel quadrante interessato dalla Broni-Mortara risulta già particolarmente significativo.

Pertanto la realizzazione delle autostrade regionali Cremona-Mantova e Broni-Pavia-Mortara assume un significato di complessivo riequilibrio territoriale (nella logica del policentrismo) e di individuazione di un corridoio est-ovest alternativo alla trafficatissima A4 (Traffico Giornaliero Medio nell'ordine dei 120-140.000 veicoli/giorno) e alla direttrice della A21, già fortemente impegnata dal traffico pesante (la tratta Torino- Piacenza e la tratta Piacenza- Brescia presentano un flusso di mezzi pesanti nell'ordine del 35-40% del totale - fonte AISCAT, 2014).

Tali interventi si pongono, in questo senso, in coerenza con la realizzazione del Collegamento autostradale Brennero - La Spezia (Ti.Bre.) e con le scelte programmatiche fatte con Regione Piemonte per la Mortara-Stroppiana e da Regione Veneto per la Nogara-Mare.



* Fonte: elaborazione Éupolis Lombardia su dati Regione Lombardia

La nuova infrastruttura si pone l'obiettivo di separare, a livello regionale, il traffico di scorrimento da quello locale, definendo una gerarchia di rete, e di offrire un servizio ed un'opportunità di sviluppo produttivo alle aree dell'Oltrepò e della Lomellina.

La prevista realizzazione con l'autostrada di un nuovo ponte sul Po, con risorse private, contribuisce ad incrementare la strategicità dell'infrastruttura per il territorio regionale, a fronte di una situazione critica già manifestatasi sugli attraversamenti di Bressana, Cornale e della Becca. La realizzazione di un nuovo ponte autostradale in un quadro di generale vetustà dei ponti esistenti è utile anche in casi di emergenza e comunque garantisce la connessione alla rete infrastrutturale di importanti realtà sul territorio quali l'impianto ENI di Sannazzaro de' Burgondi.

La realizzazione dell'autostrada regionale, creando anche un'alternativa alla attuale SP 596 "dei Cairolì", contribuirà ad aumentare la sicurezza stradale. L'asse principale che attraversa la Lomellina: la ex SS 596 dir dei Cairolì ha una incidentalità media del periodo 2010-2012 (valori medi) di 40 incidenti, 2,7 morti, 56 feriti, e per il 2013 di 36 incidenti, 3 morti, 61 feriti.

Il danno sociale della strada, che quantifica in base a incidenti, decessi e feriti, i costi diretti sulla collettività, nel triennio 2010-2012 è pari a 6.814.000€ equivalente 137.000€/km.

La domanda di traffico attesa sulla Broni-Pavia-Mortara è definita dai seguenti spostamenti:

- attraversamento nord-sud: è la componente più rilevante, l'intervento considerato consente infatti un percorso più breve e più veloce dai valichi alpini e dalle regioni nord-occidentali verso il sud;
- attraversamento est-ovest: la realizzazione della Broni-Pavia-Mortara consente il potenziamento del Corridoio Mediterraneo; rimanendo a un ambito più locale si nota comunque che l'entrata in esercizio contestuale della Cremona-Mantova-Nogara-Mare

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

Adriatico realizza una valida alternativa al percorso sulla A4, che attualmente è pesantemente condizionato dal transito sul nodo di Milano, fortemente congestionato nelle ore diurne; per contro si rileva che lo spostamento del traffico di transito dalla A4 alla A21, facilitato dalla nuova infrastruttura per evitare il nodo di Milano, porta un aumento del flusso veicolare nel tratto della A21 compreso tra Broni e Piacenza;

- collegamento locale: la nuova infrastruttura gioca un ruolo molto importante a livello locale, facilitando il collegamento con il capoluogo provinciale da parte di alcuni importanti centri della Lomellina e dell'Oltrepò pavese diminuendo i tempi di percorrenza tra la provincia di Pavia e il Piemonte e la Valle d'Aosta.

Sono resi pertanto evidenti benefici di carattere generale e puntuale che vengono garantiti dall'infrastruttura, seppur non immediatamente riconducibili a quantificazioni di carattere economico (si pensi alla mortalità stradale) e questo a fronte dei costi realizzativi (sebbene ricondotti al pedaggiamento a carico degli utilizzatori) e degli eventuali costi ambientali (seppur difficilmente computabili) qualora non efficacemente mitigati e compensati.

A titolo informativo si rappresenta che ad aprile 2015 il Presidente di Confindustria Pavia ha trasmesso a Regione Lombardia un documento elaborato dall'Università di Pavia - Dipartimento di Scienze Economiche ed Aziendali dal titolo *"Indagine sul ruolo delle infrastrutture di mobilità e trasporto per lo sviluppo socio-economico in Provincia di Pavia"*.

L'indagine, svolta in collaborazione con altri soggetti (*Camera di Commercio di Pavia, Rete Ferroviaria Italiana Spa, Confindustria Pavia, Uniontrasporti, Provincia di Pavia-Assessorato alle Politiche per le Infrastrutture ed i LLPP M. e T.I.M.O. srl - Terminal Intermodale di Mortara*), ha avuto come obiettivo l'identificazione delle priorità strategiche di sviluppo infrastrutturale da presidiare per migliorare i livelli di mobilità e trasporto in Provincia di Pavia, finalizzata ad accrescere i suoi livelli di appetibilità per persone ed imprese.

In particolare, le principali attività svolte sono state: una ricostruzione dello stato dell'arte in tema di infrastrutture di trasporto e mobilità in Provincia di Pavia, valorizzando le precedenti indagini del 2009 e del 2011, sviluppate dallo stesso gruppo di ricerca; la mappatura dei progetti in corso, con relativo stato di avanzamento lavori; un'analisi preliminare circa i principali costi-benefici di alcune infrastrutture strategiche pianificate non ancora realizzate/completate; l'identificazione delle priorità di sviluppo infrastrutturale, tenuto conto del contesto congiunturale, delle prospettive di rilancio socio-economico del territorio, nonché delle vocazioni locali.

La provincia di Pavia, anche confrontandola con altre realtà lombarde, viene inquadrata da vari punti di vista socio-economici e produttivi, confermando la forte connessione tra sviluppo di infrastrutture strategiche e sviluppo economico. La provincia di Pavia rientra nel gruppo di quelle che si trovano in maggiore difficoltà e che, per questo motivo, sta cercando di riattivare un processo di sviluppo industriale nelle vocazioni consolidate come il comparto agro-alimentare e attivare nuove vocazioni come il turismo.

Tra i *focus infrastrutturali* è rilevante l'analisi condotta per il Polo logistico di Mortara rispetto al livello di interconnessione con la rete infrastrutturale su scala locale e internazionale, condizione indispensabile affinché possa diventare punto di riferimento logistico di eccellenza per le imprese locali, stante lo sviluppo degli ultimi anni.

Altro *focus* rilevante dello studio è dedicato all'autostrada regionale *Broni-Pavia-Mortara*, di particolare importanza per il Polo logistico in quanto consentirebbe di evitare la tangenziale di Milano, rendendo l'intera area della Lomellina ottimale per la logistica. Vengono analizzati i costi e benefici, i pro e contro alla sua realizzazione, ivi inclusi i "costi del non fare".

La tabella che segue riporta i principali vantaggi e svantaggi che lo Studio attribuisce alla realizzazione della autostrada regionale Broni-Mortara, anche contestualizzata nell'intero itinerario transpadano con il collegamento con la A26, tramite il raccordo Mortara-Stroppiana.

LIVELLO DI IMPATTO		PRO	CONTRO
Sistema infrastrutturale Nord-Ovest		<ul style="list-style-type: none"> - riduzione della saturazione dell'A4 Torino-Trieste; - potenziamento del corridoio Est-Ovest nel Nord Italia, in una logica integrata rispetto al Corridoio Europeo Mediterraneo; 	<ul style="list-style-type: none"> - secondo alcuni, la riduzione della saturazione dell'A4 Torino-Trieste è tutta da verificare; - costo relativamente alto del pedaggio;
Impatto specifico in Provincia di Pavia	Popolazione locale	<ul style="list-style-type: none"> - integrazione Oltrepò-Lomellina; - collegamenti più semplici con il nord della Lombardia, specie verso lo scalo di Malpensa; - decongestionamento dei collegamenti fra Pavia e Oltrepò occidentale, specie grazie al nuovo collegamento fra la zona del ponte di Bressana e la tangenziale di Pavia; - nuovo ponte (autostradale) sul Po con ingresso autostradale nei pressi di quello di Bressana, quale possibile via di sfogo in caso di nuovi problemi allo stesso; - miglioramento in genere della mobilità locale grazie a opere di compensazione; 	<ul style="list-style-type: none"> - costo relativamente alto del pedaggio; - inquinamento dell'aria e del suolo - rischio di variazione dell'alvio del fiume Sesia (per il raccordo Mortara - Stroppiana) con conseguenti rischi di natura idrogeologica;

LIVELLO DI IMPATTO		PRO	CONTRO
	Tessuto industriale	<ul style="list-style-type: none"> - spinta verso la reindustrializzazione della Provincia; - collegamenti più semplici con il nord della Lombardia, specie verso lo scalo di Malpensa; - sbocco infrastrutturale richiesto da decenni dal distretto meccano-calzaturiero e dal tessuto industriale della Lomellina, molto importante oggi per il suo rilancio; - potenziamento del Polo di Mortara, il quale se ben integrato con il tessuto produttivo può favorire i livelli di internazionalizzazione delle imprese locali 	
	Sviluppo turistico	<ul style="list-style-type: none"> - rilevante miglioramento dei livelli di accessibilità, specie sull'asse nord-sud (in primis collegamenti verso nord Lombardia e Svizzera/Francia); - opere di compensazione a livello ecologico-ambientale; 	<ul style="list-style-type: none"> - compromissione del paesaggio nell'area pianeggiante della Provincia; - inquinamento dell'aria e del suolo
	Agricoltura	<ul style="list-style-type: none"> - impatto positivo a livello di miglior interconnessione con i mercati nazionali ed internazionali 	<ul style="list-style-type: none"> - perdita rilevante di superficie agricola; - parziale compromissione del sistema agricolo, particolarmente rilevante nel sistema di risaie fra Pavia e Mortara; - inquinamento del suolo e delle acque

Lo Studio analizza l'impatto dei progetti di sviluppo infrastrutturale in provincia di Pavia e stima per la Broni-Mortara "costi del non fare" pari a 511 Mln€ annui.

IL PERCORSO DI SVILUPPO DEL PROGETTO E DI AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE

La strategicità del nuovo collegamento autostradale ha determinato una forte e diffusa iniziativa a livello locale concretizzatasi progressivamente nel Tavolo Territoriale di confronto provinciale, finalizzata a dare seguito alla previsione della deliberazione n. 9865/2002 con l'avvio della procedura di concessione autostradale regionale per la direttrice Broni - Pavia - Mortara.

Le forti manifestazioni di interesse riscontrate localmente, a livello istituzionale e associativo, nei confronti dell'iniziativa hanno portato alla costituzione, nel luglio 2003, del Comitato Promotore per la realizzazione della Tratta autostradale, presieduto dalla Provincia di Pavia e composto dai Comuni di Pavia, Broni, Stradella, Mortara, Cava Manara e Robbio nonché da Confederazione Italiana Agricoltori della Provincia di Pavia - CIA, Federazione Provinciale Coltivatori Diretti, Unione Agricoltori della provincia di Pavia, Associazione dei Comuni dell'Oltrepò Orientale, CCIAA di Pavia, Unione degli Industriali della provincia di Pavia, Comunità Montana dell'Oltrepò Pavese, CIPAL Consorzio Intercomunale per un Piano di Sviluppo Alta Lomellina.

Il Comitato Promotore si è fatto carico di sviluppare lo studio di fattibilità sulla base della prefattibilità, approvata dalla d.g.r. 17 maggio 2004 n. VII/17525, con la quale Regione Lombardia aveva individuato le principali caratteristiche funzionali e plano-altimetriche della direttrice autostradale regionale. Nel giugno 2005 il Comitato promotore ha approvato lo studio di fattibilità e lo ha inviato a Regione Lombardia sottolineando l'interesse e il consenso del territorio sull'infrastruttura.

Lo studio di fattibilità ha analizzato tre alternative di tracciato (1, 2a e 2b) con un'analisi multicriteria di tipo gerarchico. L'analisi gerarchica è una delle tecniche maggiormente utilizzate nelle valutazioni per la flessibilità, trasparenza ed intuitività delle diverse fasi del processo valutativo. L'analisi gerarchica è utile soprattutto quando esistono poche informazioni quantitative sugli effetti delle azioni da valutare, in quanto consente di tradurre in punteggi i giudizi di tipo qualitativo. Sono stati definiti tre aggregati di fattori (antropico, fisico e naturale) per condurre la scelta finale e sulla base di confronti a coppie sono stati calcolati i livelli complessivi di interferenza per ciascuna alternativa di tracciato, orientando la scelta finale sulla soluzione 2a.

A fronte dell'esigenza manifestata di procedere con l'iter per la realizzazione dell'infrastruttura, Regione Lombardia ha valutato di avvalersi di Infrastrutture Lombarde S.p.A e, con d.g.r. 4 agosto 2005 n. VIII/00462, ha conferito alla Società il ruolo di soggetto concedente dell'autostrada regionale. Regione Lombardia ha quindi approvato lo studio di fattibilità con d.g.r. 25 gennaio 2006 n. VIII/1789, procedendo con il medesimo atto a dare mandato a Infrastrutture Lombarde S.p.A. di procedere con la gara per la ricerca del promotore, conclusa nel maggio 2006 con l'aggiudicazione definitiva al raggruppamento temporaneo di imprese composto dalla mandataria S.A.T.A.P S.p.A. e dalle mandanti Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A., Grassetto Lavori S.p.A. (poi costituitosi nella società di progetto Società Autostrada Broni Mortara SABROM S.p.A.).

Il 27 ottobre 2006 si è svolta a Pavia la **verifica del consenso sul progetto preliminare**, trasmesso da Infrastrutture Lombarde S.p.A. nell'ottobre 2006.

Serie Ordinaria n. 27 - Venerdì 03 luglio 2015

L'art. 14 del r. r. 4/2002 prevede infatti che, preliminarmente all'indizione della Conferenza di Servizi sul progetto preliminare, la Regione in accordo con la Provincia verifichi la permanenza del consenso dei Comuni e degli Enti Parco territorialmente interessati dall'opera. Questo anche con la finalità di consolidare il consenso degli Enti coinvolti preliminarmente all'avvio della procedura di affidamento della concessione, avvio contestuale e connesso con l'approvazione del progetto in Conferenza di servizi regionale. Sulla base del riscontro positivo Regione Lombardia ha proceduto quindi con l'attivazione del procedimento approvativo di Conferenza di Servizi (d.g.r. 15 novembre 2006 n. VIII/3540 di indizione della Cds), cui hanno preso parte i soggetti interessati dal tracciato.

Il parere di competenza regionale, per la cui formulazione è stato attivato il Gruppo di lavoro interdirezionale (istituito con decreto 27 novembre 2006 n. 13366), ha articolato una serie di osservazioni e prescrizioni al progetto preliminare, esaminando le principali implicazioni viabilistiche, territoriali e ambientali connesse con la realizzazione dell'opera, confermando la coerenza del progetto con la programmazione infrastrutturale regionale, pur rilevando la necessità di migliorarne la compatibilità ambientale in fase di progettazione definitiva.

La Conferenza di Servizi si è conclusa registrando il consenso di 30 soggetti - dei 36 aventi diritto di voto - e il dissenso di 6; le relative determinazioni sono state assunte con d.g.r. 4 maggio 2007 n. VIII/4659.

A seguito dell'approvazione del progetto preliminare nel luglio 2010 Infrastrutture Lombarde S.p.A. ha quindi provveduto all'aggiudicazione della concessione per la progettazione, la realizzazione e la gestione dell'autostrada. Il 16 settembre 2010 è stata firmata la Convenzione di Concessione tra Infrastrutture Lombarde S.p.A. e la Società Autostrada Broni Mortara (S.A.Bro.M.) S.p.A., che ha dato avvio all'elaborazione del progetto definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale.

Nel gennaio 2012 Infrastrutture Lombarde S.p.A. ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente, successivamente integrata, da ultimo con la documentazione depositata nel febbraio 2015 a seguito della richiesta di integrazioni del Ministero dell'Ambiente dell'ottobre 2014.

Ai fini dell'espressione del parere regionale in sede VIA, occorre rilevare che **rimangono invariati sia le motivazioni e la rilevanza strategica dell'opera di livello locale, regionale e sovregionale**, come evidenziata al paragrafo precedente, **sia il contesto territoriale ed ambientale in cui si inserisce, pur con le sensibilità già riscontrate nell'approvazione del progetto preliminare**.

Ciononostante è nel frattempo mutato il consenso istituzionale e di alcuni portatori di interesse nei confronti del progetto, per quanto si rilevano posizioni contrapposte e il settore imprenditoriale continui a sottolinearne l'impatto positivo per lo sviluppo economico e produttivo dell'area.

Le diverse posizioni che il contesto istituzionale ed economico - produttivo riflettono possono trovare composizione nella ricerca di un giusto equilibrio tra la realizzazione dell'opera, della quale viene confermata la rilevanza strategica, e gli aspetti ambientali.

In tema di uso del suolo, si evidenzia che la sopravvenuta L.R. n. 31 del 28 novembre 2014, pur definendo il suolo quale risorsa non rinnovabile e bene comune fondamentale per l'equilibrio dell'ambiente, la tutela degli ecosistemi naturali, la difesa idrogeologica, prevede che la Giunta definisca gli interventi pubblici per i quali non trovano applicazione le soglie di riduzione del consumo di suolo. In questo modo sono state delineate le modalità attraverso le quali la tutela del suolo e la realizzazione degli interventi infrastrutturali, prioritari per la programmazione regionale, trovano una composizione nel rispetto delle esigenze di mitigazione e compensazione ambientale delle opere.

Anche per gli aspetti di tutela del paesaggio il punto di sintesi ed armonizzazione è già contenuto nella programmazione degli interventi del Piano Territoriale Regionale, del quale il Piano Paesaggistico Regionale costituisce sezione specifica. Tuttavia, dando completa attuazione a quanto previsto dalla DGR 4 maggio 2007 n. VIII/4659 di approvazione del progetto preliminare, occorre prevedere un adeguato inserimento paesaggistico dell'opera, posto che le aree interessate risultano in parte tutelate per legge (D.Lgs. 42/2004) e, per le restanti parti, sono, appunto, comunque tutelate dal Piano Paesaggistico Regionale, che fornisce precise indicazioni di tutela del paesaggio agrario "cerealicolo" per l'Oltrepò Pavese, la Lomellina e per la pianura pedeappenninica.