



Ministero dell' Ambiente e della tutela del territorio e del mare  
Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 Roma

[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

OGGETTO: Procedimento ID\_VIP 4826. Progetto definitivo Potenziamento Linea Milano-Genova. Quadruplicamento Tratta Milano-Rogoredo-Pavia. Procedura di VIA ai sensi dell' art. 23 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. e Piano di utilizzo ai sensi dell' art. 4 del D.P.R. 120/2017 – Parere ai sensi dell' art. 24 comma 3 del D.Lgs. 152/2006

In merito al procedimento in oggetto si trasmette il presente contributo finalizzato alla formulazione del parere, ai sensi dell' art.24, comma 3 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Il Comune di Pavia è interessato dal lotto funzionale n° 2 - quadruplicamento della tratta Pieve Emanuele – Pavia (da km 11+241 a km 28+401), macrofasi dalla 3 alla 5.

In particolare il progetto definisce per il Comune di Pavia i seguenti interventi nella seconda fase funzionale:

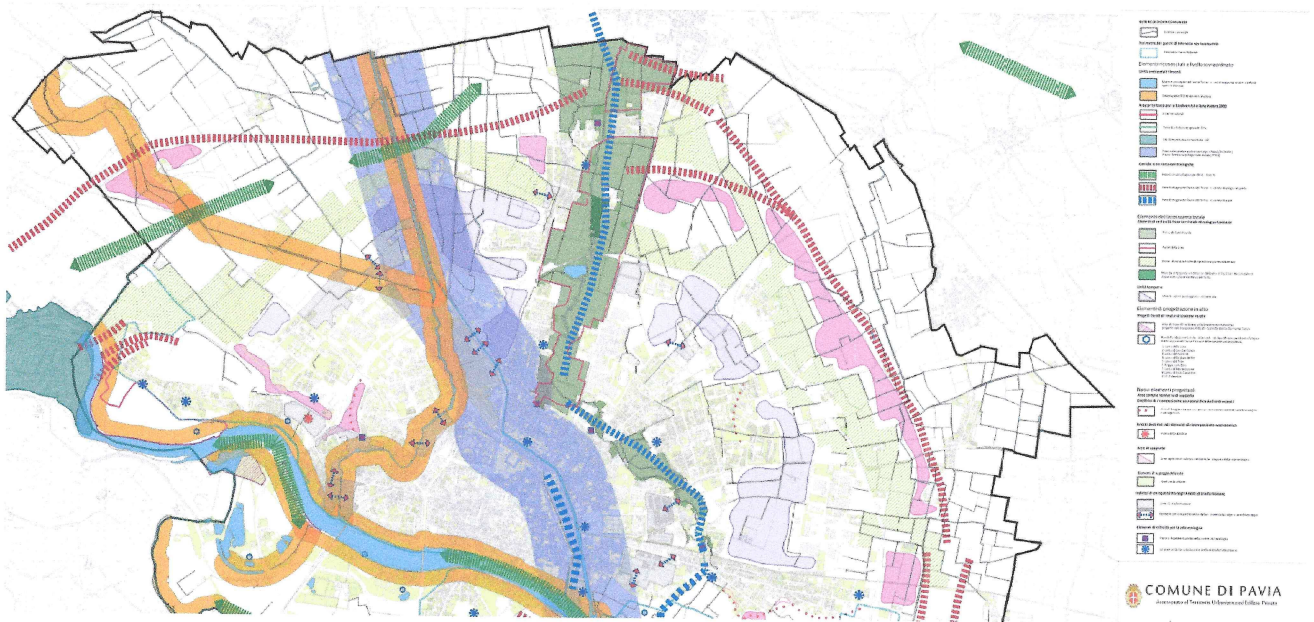
- realizzazione della nuova coppia di binari del quadruplicamento, in affiancamento (principalmente ad est);
- *“realizzazione nuovo PRG di Pavia (interventi in radice Nord) con la predisposizione del tracciato ferroviario per la futura fermata di Pavia Nord a carico del Comune di Pavia”*;
- modifica ed estensione dell' apparato ACCM per entrambe le linee.

Al fine di ottimizzare le successive fasi attuative del progetto e affrontare preventivamente eventuali temi emersi attraverso gli elaborati progettuali, si formula il seguente parere sugli aspetti che meritano un approfondimento e/o chiarimento al fine di una maggiore integrazione del progetto all' interno degli strumenti di programmazione e pianificazione locali.

Per quanto riguarda il rapporto dell' opera con le tutele ambientali e territoriali presenti, occorre porre attenzione alla relazione del manufatto in progetto con i seguenti temi:

- Piano Paesistico di Dettaglio “Barco Certosa” del PTCP della Provincia di Pavia, rispetto al quale è necessario verificare l' interazione dell' opera sulle azioni consentite o eventualmente in deroga e le conseguenti azioni di mitigazione da effettuare;
- Piano di Zonizzazione Acustica (PZA), rispetto al quale occorre individuare le interferenze dell' opera in rapporto alle aree di trasformazione cittadine (aree industriali dismesse) in vista di una modifica funzionale delle stesse;
- Piano Territoriale Regionale d' Area Navigli Lombardi, rispetto al quale occorre verificare l' interferenza dell' opera in progetto con i parametri di tutela del Piano, in particolare nei punti di contatto della stessa con la fascia di rispetto di interesse paesistico;
- Rete Natura 2000, Rete Ecologica Regionale e Comunale, rispetto alle quali occorre valutare tra l' altro l' interferenza dell' opera in progetto con i corridoi ecologici individuati dalle reti

ecologiche nella zona verso il confine nord del comune, tra le località "Cascina Rizza", Cascina Pantaleona" e il limite nord del confine comunale.



Nelle relazioni di progetto si fa riferimento alla realizzazione di una nuova fermata ferroviaria e dei relativi servizi in fregio a viale Brambilla, ex SS 35 dei Giovi.

Tale fermata non è poi stata inserita compiutamente nel progetto definitivo a differenza di quanto svolto per le altre fermate lungo la linea quadruplicata (fermate di Locate Triulzi, Pieve Emanuele, Villamaggiore e Certosa di Pavia). Riguardo agli elaborati relativi le "Sezioni tipo di fermata", questi individuano soluzioni tecniche che devono necessariamente essere valutate in relazione alla localizzazione della fermata ferroviaria di Pavia Nord.

La nuova fermata Pavia Nord favorisce l'accessibilità al polo sanitario e al campus universitario, migliorando le connessioni con i principali e potenziali punti di attrazione della città.

Il Comune di Pavia ha predisposto uno studio di massima per la realizzazione della nuova fermata denominata Pavia Nord da realizzare mediante il contributo individuato nella DGR X/7587 "Patto per la Lombardia. Individuazione degli interventi in campo infrastrutturale e ambientale in esito al confronto con le province ed i comuni capoluogo" e nel "Bando periferie" della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

**Si ritiene necessario che, già in questa fase, il progetto si faccia carico di valutare le soluzioni e gli accorgimenti tecnico-progettuali per la migliore definizione della fermata Pavia Nord, anche al fine di ottimizzare le risorse pubbliche di investimento.**

Il progetto definitivo prevede inoltre una profonda modifica della stazione.

**Si chiede pertanto, considerata la natura, entità e complessità degli interventi sull'armamento, elettrificazione e segnalamento nella Stazione di Pavia, di provvedere ad un'attenta pianificazione degli stessi volti a una decisa azione per favorire l'interscambio con altri mezzi di trasporto, in particolare con il trasporto pubblico urbano.**

**Si ritiene inoltre necessario che venga presentato un cronoprogramma operativo ben circostanziato, da condividere con il Comune anche con riferimento all'organizzazione dei cantieri notturni. Il cronoprogramma costituisce lo strumento con il quale l'Amministrazione Comunale intende informare preventivamente i cittadini evitando, per quanto possibile, disagi e contrattempi a carico degli utenti della ferrovia, della popolazione, delle aziende e dei servizi.**

In merito ai previsti espropri di aree di proprietà dell'ente si chiede di rivedere il progetto riguardante le aree di Catasto terreni Sez. Urbana B Foglio 12 mappali 1833 e 1834, in prossimità dello Stadio Fortunati.

Nello specifico si chiede, di variare il progetto al fine di escludere le previste attività espropriative su di un lembo del campo di calcio, nella considerazione che tali attività riguarderebbero solamente la possibilità di eseguire opere a verde o interventi viabilistici di servizio, non incidenti sull'opera principale e comunque effettuabili al di fuori dell'area recintata dello stadio.

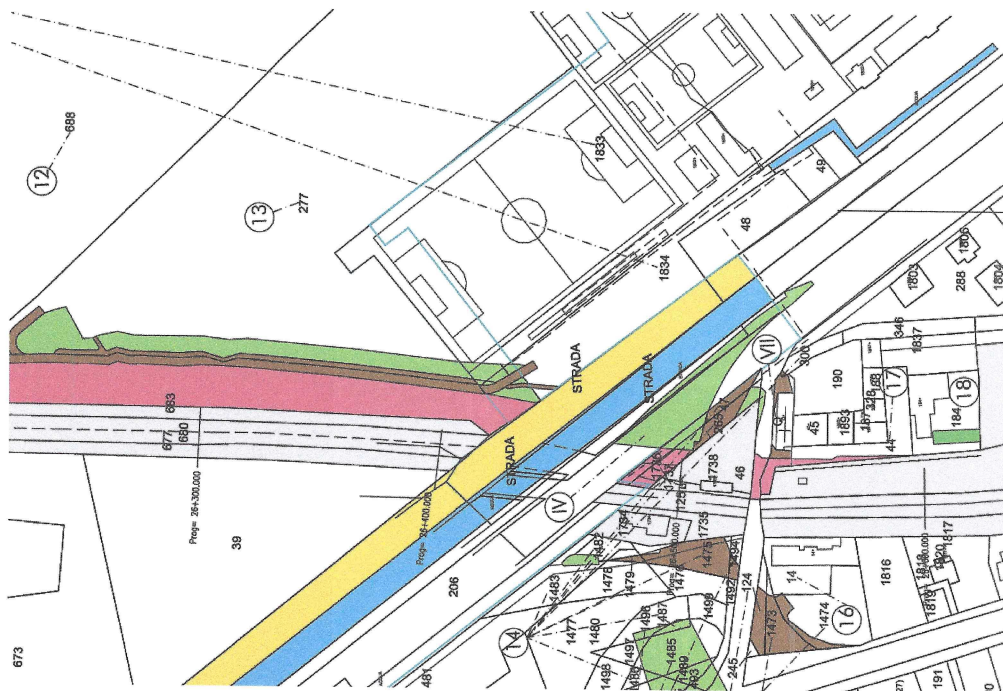
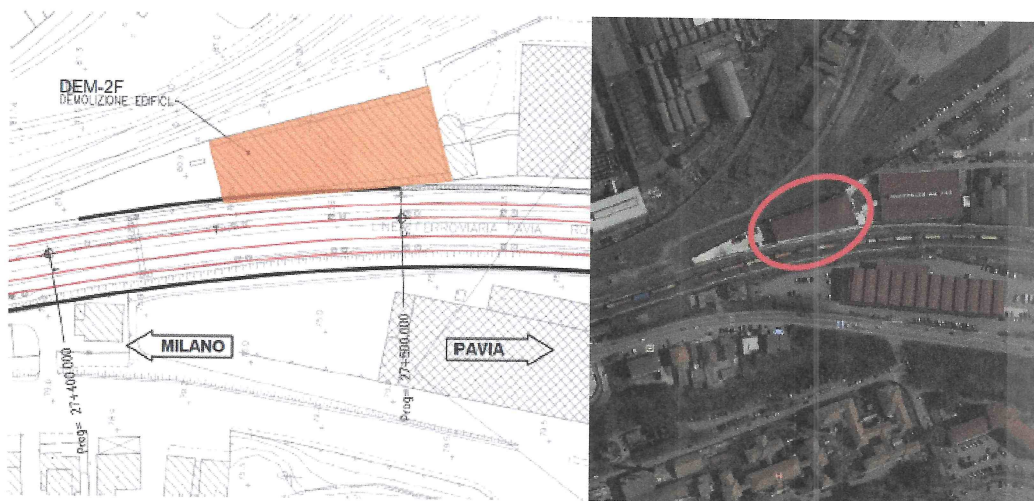


Tavola (1033) NM0Z20D43BDAQ0005002A Piano particellare di esproprio - Comune di Pavia TAV 2 di 3

Riguardo le demolizioni di edifici esistenti si suggerisce di approfondire le interferenze con il Polo tecnologico di Pavia, di proprietà di terzi, che ospita tra le più importanti realtà economiche del territorio.



DEMOLIZIONI FASE 2									
COD 1	COD 2	COD 3	CODICE	TIPOLOGIA DEMOLIZIONE	LUNGHEZZA	AREA	ALTEZZA	VOLUME	NOTE
					m	mq	m	mc	
DEM	2	F	DEM-2F	Fabbricato		1444	7,7	11118,8	

Tavola (1033) NM0Z20D26PZCS0000003 Planimetria demolizioni e particolari- Tav. 3/3

Riguardo il cavalca-ferrovia esistente - Tangenziale Nord di Pavia pk 26+158.580 e la previsione del nuovo sottovia viale della Repubblica km 26+527 SL09, si ritiene necessario un approfondimento degli impatti sulla viabilità esistente, anche per il periodo riguardante le fasi di cantiere.

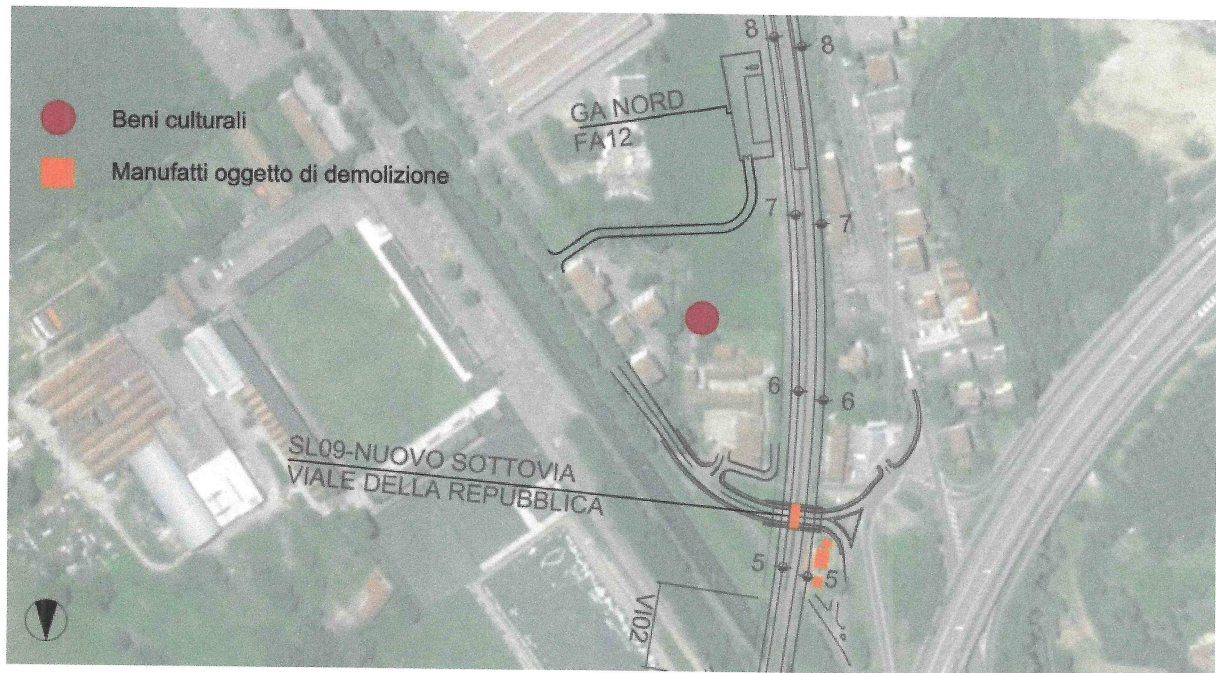
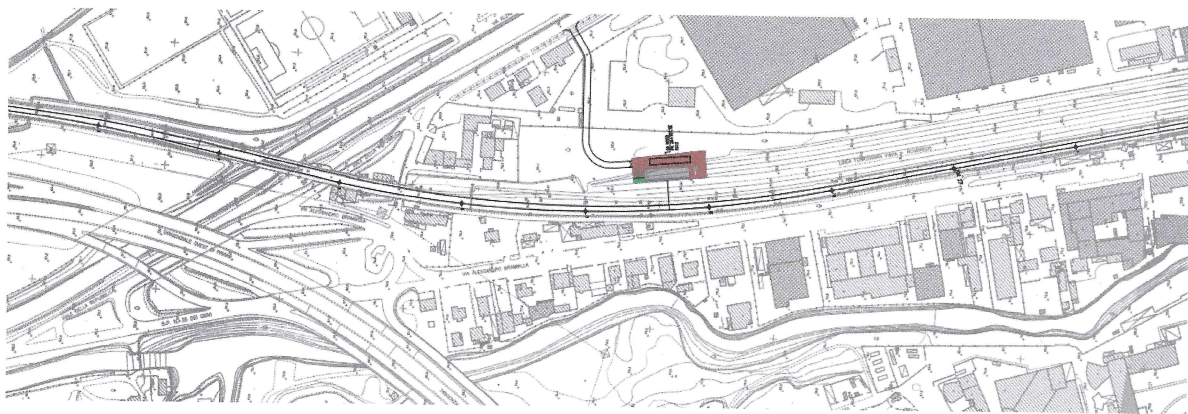


Figura 6-20 Opere in progetto nei pressi della Chiesa di San Siro detta della Gremegna

Nell'elaborato NM0Z 20 D26 P7 CS0000 020 A – Progetto Definitivo, viene riportato un nuovo sottovia di innesto su Viale della Repubblica. Tale scelta appare peggiorativa del sistema di accessibilità veicolare del quadrante settentrionale di Pavia.

Infatti, il nodo di ingresso in città che dalla Tangenziale Ovest di Pavia si innesta su viale della Repubblica e via Brambilla, si presenta ad oggi come un nodo saturo.



Riguardo la realizzazione del fabbricato tecnologico FA12, destinato ad ospitare un nuovo Gestore d'Area dell'ACC, previsto al km 26+770 in area non edificata posta a Est del tracciato ferroviario esistente e accessibile da Viale della Repubblica, occorre verificarne la localizzazione in relazione alla necessaria rigenerazione delle aree Ex Necchi (cfr DdP Area AD2\_Necchi e Scalo F.S.).

**In considerazione di quanto suesposto si chiede dunque di confrontarsi con l'Amministrazione comunale sul disegno e sulla localizzazione delle aree inerenti l'apparato ACCM nonché la sua viabilità di accesso.**

Si suggerisce inoltre particolare attenzione al progetto edilizio, che tenga conto della futura riqualificazione dell'area di trasformazione ex Necchi, per un adeguato inserimento sia paesaggistico che architettonico.

Riguardo le barriere antirumore, le relazioni di progetto riportano che "per l'area della stazione di Pavia non verranno considerate parte integrante dell'attuale progetto, in quanto nell'area di stazione

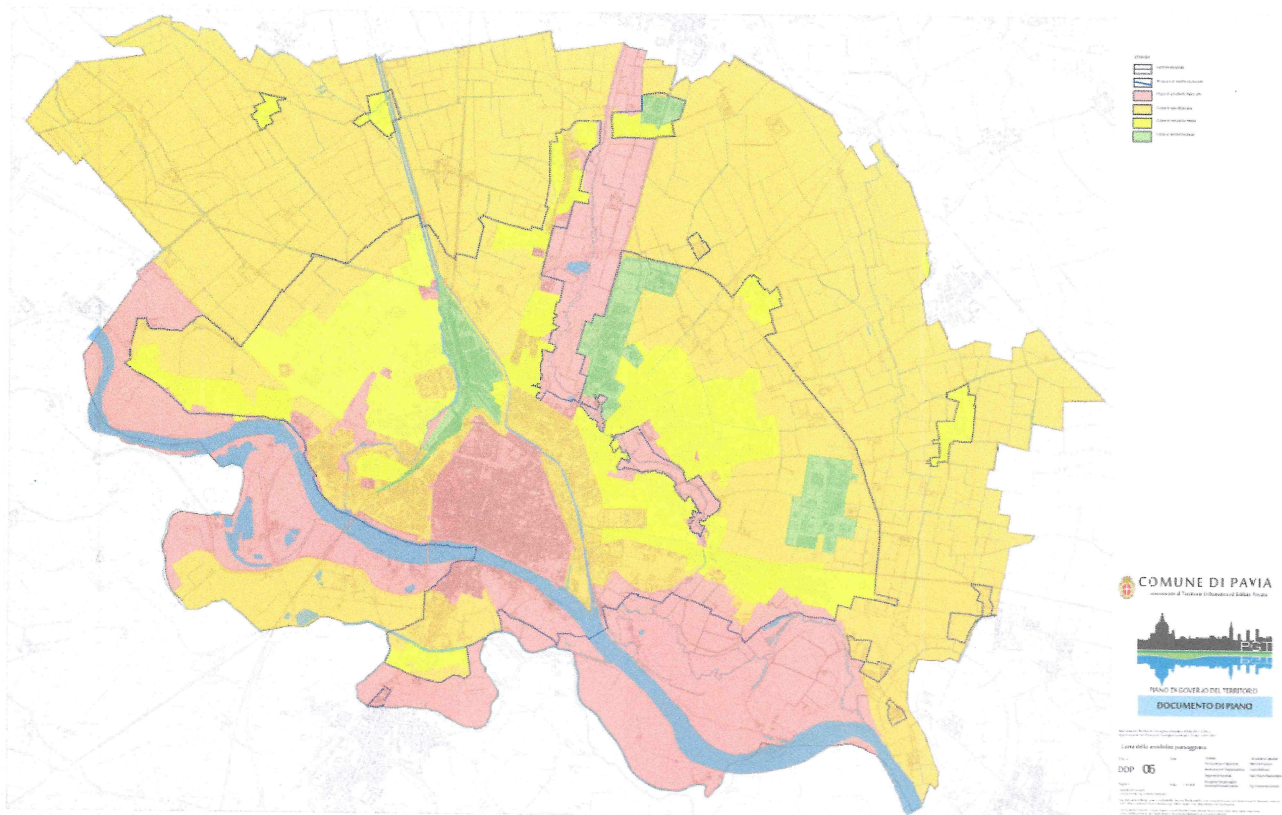
si procederà soltanto ad un adeguamento dei binari attuali”; **questa A.C. ritiene che la valutazione di opere mitigative-compensative vada svolta anche per questi luoghi.**

**In rapporto al significativo incremento dei traffici anche notturni, si richiedono indicazioni sulla protezione dal rumore dei recettori sensibili ed in generale del centro abitato.**

**Occorre necessariamente fornire inoltre le indicazioni circa la realizzazione di opere mitigative-compensative antirumore riguardo le aree di trasformazione ex Necchi ed ex NECA (cfr DdP Ambito Strategico AS1 Neca), le quali hanno destinazioni, tra l’altro, residenziali.**

Si ritiene inoltre necessario che vengano approfonditi gli effetti non trascurabili a livello ambientale e paesaggistico poiché, dalla rappresentazione tipica della barriera rettificata, si evincono forti impatti.

Particolare attenzione meritano i segmenti di paesaggio interessati dalla presenza di caschine nella zona nord, dove la scelta delle soluzioni progettuali e realizzative sarà determinante per limitare realmente gli impatti derivanti dalla presenza della linea ferroviaria.



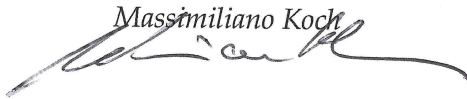
Per quanto attiene, infine, al tema della mobilità si evidenziano di seguito esigenze imprescindibili connesse alla circolazione stradale e all’esercizio del servizio di trasporto pubblico locale:

- deve essere mantenuto l’accesso alla strada Alzaia, anche ai fini del collegamento dei percorsi ciclabili e ciclopedonali;
- deve essere valutata l’altezza del sottopasso in funzione del transito di veicoli destinati al Trasporto Pubblico Locale urbano ed extraurbano e comunque di veicoli rientranti nella categoria definita dall’art. 54 comma 1 lett. b) Autobus, del D.Lgs. 30/04/1992 n. 285;
- deve essere prevista la chiusura fisica del tratto di strada dismesso (sottopasso esistente);
- deve essere rivista l’intersezione in corrispondenza della Chiesa Ortodossa Pavese, in quanto la stessa presenta criticità dal punto di vista della visibilità reciproca dei conducenti di veicoli provenienti dallo svincolo “Gramegna” e dei conducenti che si apprestano ad immettersi su viale Repubblica;

- relativamente alle problematiche legate alle fasi di cantiere si evidenzia che le stesse, da un punto di vista viabilistico, dovranno essere di volta in volta valutate in ragione delle effettive condizioni della circolazione cittadina (interruzioni, lavori in corso, manifestazioni, ecc.).

Pavia, 28 novembre 2019

**L'assessore all'Urbanistica, Edilizia Privata,  
SUAP, Ambiente, Decoro Urbano,  
Verde e Politiche energetiche**

Massimiliano Koch  


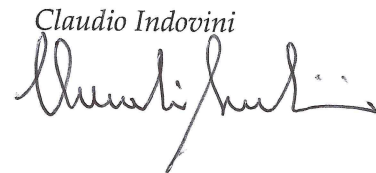
**Il dirigente del Settore  
Pianificazione e Gestione del  
Territorio e del Settore Lavori**

**Roberto Patrino**  
  
Pier Benedetto Muzzapelle

**L'assessore ai Lavori  
Pubblici, Mobilità, Infrastrutture e  
Trasporti**

Antonio Bobbio Pallavicini  


**Il dirigente del Settore Mobilità e  
Tutela Ambientale**

Claudio Indovini  


Segreteria +39.0382.399.257 - Piazza Municipio n. 2 - 27100 PAVIA - [protocollo@pec.comune.pavia.it](mailto:protocollo@pec.comune.pavia.it)