

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- X - Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.**
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il Sottoscritto Avv. Carlo Alberto Malatesta, in qualità di Sindaco del Comune di Marcaria (MN)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

Progetto di:

PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (ART. 23 E SS. DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I., DA ULTIMO MODIFICATO CON LA LEGGE 120/2020) SUL “PROGETTO DEFINITIVO DEL RADDOPPIO DELLA TRATTA FARROVIARIA PIADENA – MANTOVA, 1^ FASE FUNZIONALE DEL RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA. CUP: J84H17000930009

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti programmatici : (coerenza con lo Strumento urbanistico vigente)
- Aspetti progettuali : (indicazioni in merito alla progettazione definitiva ed esecutiva)
- Aspetti ambientali : (indicazioni di elementi sensibili da tutelare e/o valorizzare)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- SI VEDA TESTO DELL'OSSERVAZIONE - ALLEGATO N° 4**

Il Sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

- Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione
- Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso
- Allegato 3 – Codice Fiscale
- Allegato 4 – Testo dell'osservazione
- Allegato 5 – Elaborato grafico

Marcaria 19/12/2020

Il Sindaco
Avv. Carlo Alberto Malatesta
(documento firmato digitalmente)



Comune di Marcaria

Provincia di Mantova

Via Francesco Crispi n° 81 – 46010 Marcaria (MN)

PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (ART. 23 E SS. DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I., DA ULTIMO MODIFICATO CON LA LEGGE 120/2020) SUL “PROGETTO DEFINITIVO DEL RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA PIADENA – MANTOVA, 1^ FASE FUNZIONALE DEL RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA. CUP: J84H17000930009

OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA PROCEDURA DIVALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA)

art. 24 - co. 3 - D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

PREMESSA

Nell’ambito del progetto di raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova, R.F.I. S.p.A. ha presentato, in data 19.10.2020, il “Progetto definitivo della tratta ferroviaria Piadena – Mantova, 1^ fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova” presso il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per assoggettarlo alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Art. 23 e ss. del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.).

Il presente documento ha lo scopo di illustrare alcuni approfondimenti inerenti alla conoscenza dei territori interessati dal tracciato, in particolare quello del Comune di Marcaria, in modo tale da poter facilitare una progettazione, in coerenza con la pianificazione vigente, delle azioni di compensazione e mitigazione degli impatti che un’opera di tale importanza genera sul territorio, sull’ambiente e sul tessuto socio-economico. Nel seguito sarà illustrato il percorso di comunicazione e interazione intercorso fino ad oggi tra R.F.I. S.p.A. e l’Amministrazione di Marcaria, una sintesi della pianificazione territoriale, le criticità riscontrate durante l’analisi del progetto e le proposte per la risoluzione di tali criticità.

CRONISTORIA DELL’ITER PROGETTUALE E DEI MOMENTI DI CONCERTAZIONE

Il primo incontro tra R.F.I. S.p.A. e il Comune di Marcaria è avvenuto il 10.05.2018, presso la “Direzione Investimenti Area Nord-Est”, a Milano con l’obiettivo di sottoporre all’Amministrazione le soluzioni progettuali sviluppate nell’ambito del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica per la risoluzione delle interferenze stradali causate dalla chiusura dei passaggi a livello esistenti. Nel medesimo incontro lo scrivente ha illustrato alcune proposte, di gradimento dell’Amministrazione, per la risoluzione delle suddette interferenze. All’incontro erano presenti anche funzionari della “Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità” di Regione Lombardia.

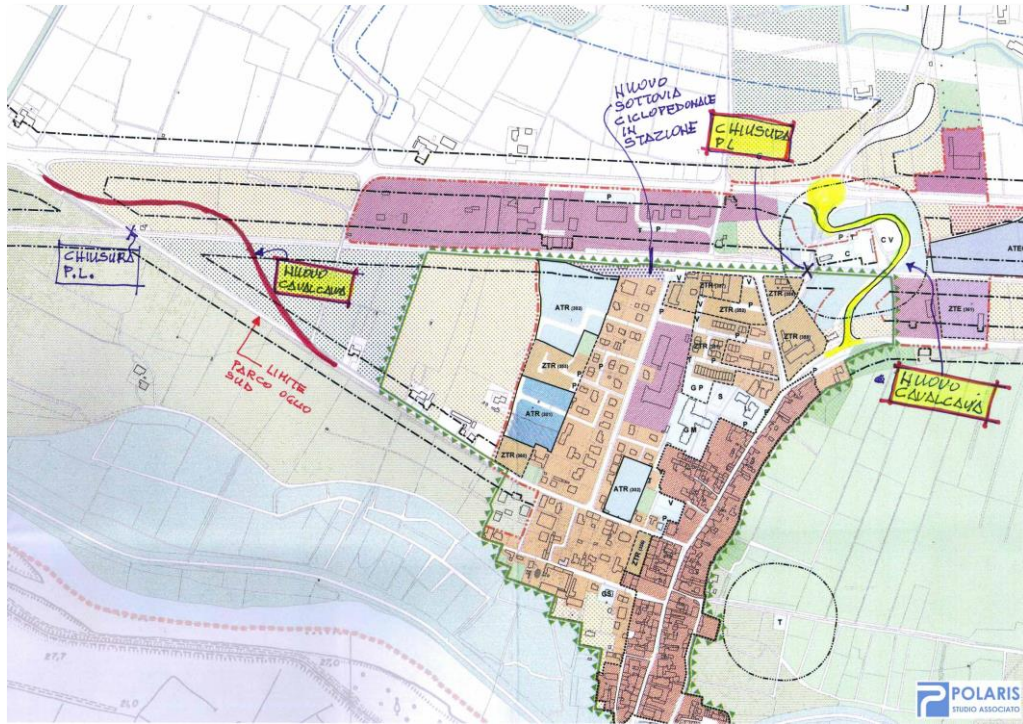
In data 01.06.2018 sono stati trasmessi, dai tecnici dello scrivente, a R.F.I. S.p.A. e ITALFERR S.p.A. alcuni schemi grafici riportanti una prima bozza delle soluzioni alle interferenze illustrate nell’incontro del 23.05.2018 rappresentate nelle figure seguenti.



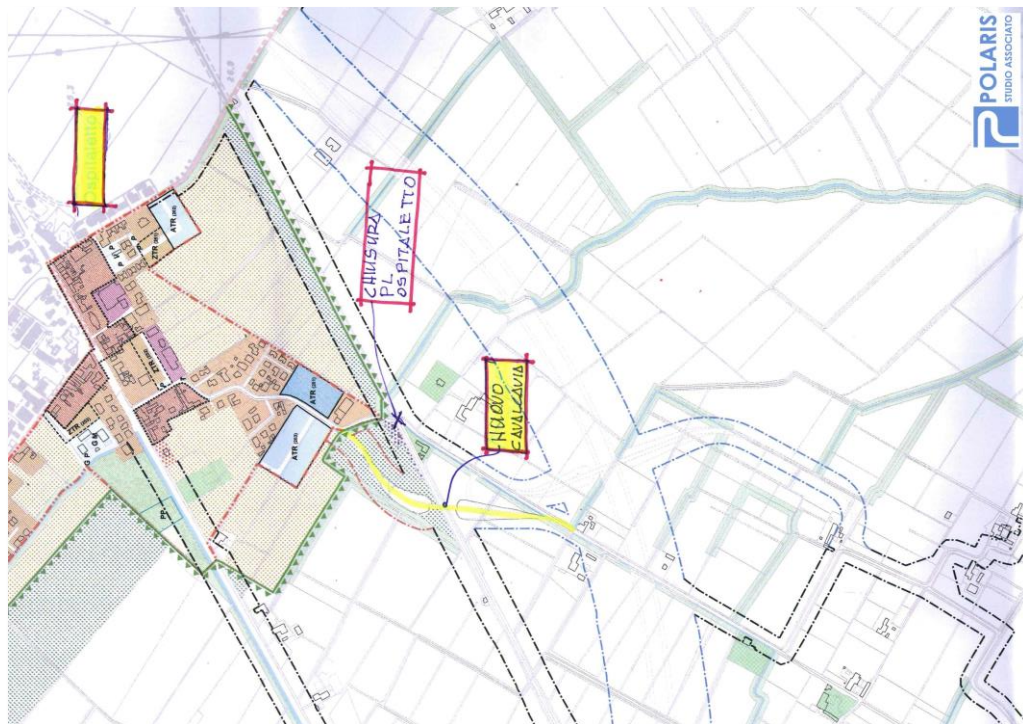
Comune di Marcaria

Provincia di Mantova

Via Francesco Crispi n° 81 – 46010 Marcaria (MN)



Schema grafico riportante bozza delle soluzioni alle interferenze



Schema grafico riportante bozza delle soluzioni alle interferenze



Comune di Marcaria

Provincia di Mantova

Via Francesco Crispi n° 81 – 46010 Marcaria (MN)

In data 28.11.2019 la società ITALFERR S.p.A., per conto di R.F.I. S.p.A., ha trasmesso il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica chiedendo all'Amministrazione di fornire informazioni e documentazione relative ai sottoservizi di competenza che avrebbero potuto interferire con il progetto in questione. In merito alle interferenze ha provveduto a rispondere TEA S.p.A., soggetto gestore delle reti per conto del Comune di Marcaria.

In data 09.05.2020 la società G.T. Engineering S.r.l., per conto di Stradivaria S.p.A., ha trasmesso la bozza di aggiornamento del Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cremona – Mantova chiedendo all'Amministrazione di fornire informazioni e documentazione relative ai sottoservizi di competenza che avrebbero potuto interferire con il progetto in questione. In merito alle interferenze ha provveduto a rispondere TEA S.p.A., soggetto gestore delle reti per conto del Comune di Marcaria.

Vista la contemporaneità delle due opere in fase di progettazione e la sovrapposizione di alcune opere di riconnessione della viabilità interferente, l'Amministrazione di Curtatone ha promosso, al fine di pervenire ad una progettazione organica di due opere strategiche per il territorio mantovano, un tavolo di confronto chiedendo, con nota del 22.05.2020, la disponibilità delle due società ad un incontro per poter coordinare al meglio le soluzioni di ottimizzazione delle opere viarie interferenti i due tracciati.

In data 22.06.2020, presso la Casa municipale di Curtatone, si è tenuto un incontro di concertazione tra i Comuni interessati dal tracciato dell'Autostrada Regionale Cremona – Mantova e dal Raddoppio ferroviario della linea Piacenza – Mantova al quale ha partecipato solo la società Stradivaria S.p.A.

Il giorno 23.07.2020, in videoconferenza, la società R.F.I. S.p.A., ha illustrato ai Comuni interessati, alla Provincia di Mantova, alla Provincia di Cremona e a Regione Lombardia il "Progetto definitivo della tratta ferroviaria Piacenza – Mantova, 1^a fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova". In quella sede l'Amministrazione ha ribadito la necessità di un confronto costruttivo tra R.F.I. S.p.A., Stradivaria S.p.A. e tutti i soggetti istituzionali interferiti dai due tracciati infrastrutturali al fine di pervenire ad una progettazione organica delle due opere.

In data 28.10.2020 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha comunicato la "Procedura di Valutazione di Impatto ambientale [ID: 5610] ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. 152/ 2006 e ss. mm.ii. e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D. P.R. 120/ 2017, art. 9. Progetto Definitivo del raddoppio della tratta Piacenza- Mantova, 1 ° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona- Mantova. Comunicazione procedibilità istanza, pubblicazione documentazione e Responsabile del procedimento" fissando il termine per la presentazione delle osservazioni per il giorno 27.12.2020.

Il giorno 12.11.2020, in videoconferenza, la Provincia di Mantova ha convocato tutti i Comuni interessati dal tracciato del Raddoppio ferroviario della linea Piacenza – Mantova, oltreché i rappresentanti politici mantovani in Regione Lombardia, per raccogliere le istanze del territorio nei confronti del Progetto Definitivo del raddoppio della linea ferroviaria. Durante l'incontro l'Amministrazione ha confermato le richieste già formulate in precedenza trasmettendo nei giorni successivi alla Provincia di Mantova gli schemi grafici riportanti le soluzioni alle interferenze già trasmessi a R.F.I. S.p.A. e ITALFERR S.p.A. in data 01.06.2018.



Comune di Marcaria

Provincia di Mantova

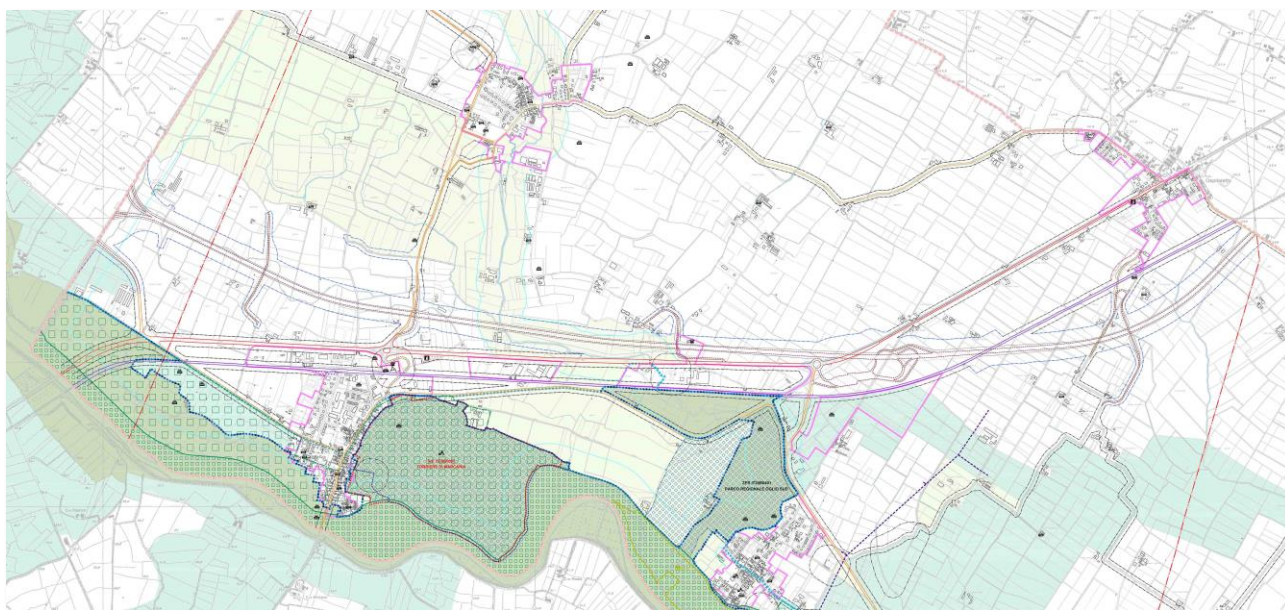
Via Francesco Crispi n° 81 – 46010 Marcaria (MN)

Il giorno 01.12.2020, in videoconferenza, su convocazione di Regione Lombardia – Direzione Generale Ambiente e Clima Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, la società R.F.I. S.p.A., ha illustrato ai Comuni interessati, alla Provincia di Mantova, alla Provincia di Cremona, a Regione Lombardia e al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il “Progetto definitivo della tratta ferroviaria Piacenza – Mantova, 1^ fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova”, soprattutto per quanto concerne le componenti di Valutazione Ambientale. Regione Lombardia ha richiesto eventuali contributi da parte di tutti i soggetti istituzionali coinvolti entro il giorno 20.12.2020 da ricomprendere in un unico parere da trasmettere all’Autorità Competente VIA Statale.

Il giorno 17.12.2020, in videoconferenza, su convocazione di Regione Lombardia – Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile, l’Amministrazione ha ancora una volta illustrato alla società R.F.I. S.p.A. le richieste di approfondimenti e modifiche al progetto in corso di valutazione che trovano sintesi nella presente relazione.

LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE VIGENTE

Il Comune di Marcaria è dotato dello strumento di pianificazione territoriale denominato Piano di Governo del Territorio approvato con D.C.C. n. 37 del 09.09.2010 e pubblicato sul B.U.R.L., Serie Avvisi e Concorsi n. 12 del 23.03.2011. Di seguito si allega l’estratto della tavola “H.2.1 – Carta del sistema infrastrutturale di previsione – Nord”, della tavola “H.7.1 – Carta dei vincoli delle azioni di piano – Nord” del Documento di Piano e della tavola “B.1.1 – Carta della zonizzazione del territorio comunale – Zona Nord” del Piano delle Regole.



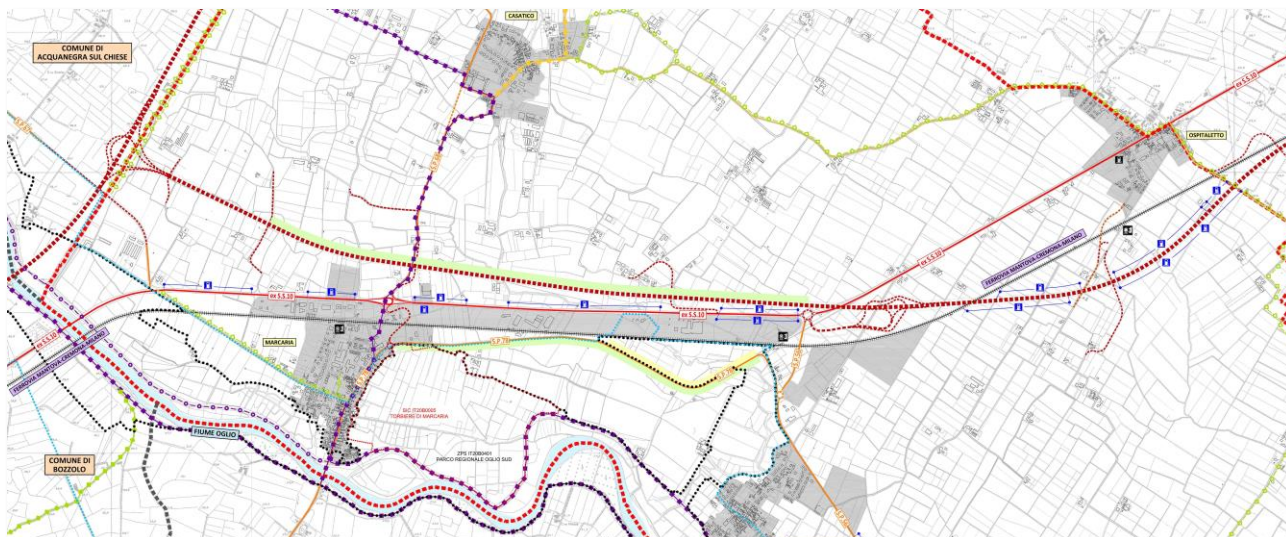
Estratto della tavola “H.7.1 – Carta dei vincoli delle azioni di piano – Nord”



Comune di Marcaria

Provincia di Mantova

Via Francesco Crispi n° 81 – 46010 Marcaria (MN)



Estratto della tavola "H.2.1 – Carta del sistema infrastrutturale di previsione – Nord"



Estratto della tavola "B.1.1 – Carta della zonizzazione del territorio comunale – Zona Nord"

Dalla tavola "H.7.1 – Carta dei vincoli delle azioni di piano – Nord" si può desumere il quadro dei vincoli presenti sul territorio interferenti con le nuove opere viabilistiche da realizzarsi in sostituzione della chiusura dei passaggi a livello, mentre nella tavola "H.2.1 – Carta del sistema infrastrutturale di previsione – Nord" è presente la pianificazione prevista dal PGT per quanto concerne il sistema infrastrutturale (autostrade, ferrovie, strade e percorsi ciclopedonali). Nel seguito verranno analizzati puntualmente gli interventi proposti dal "Progetto Definitivo della tratta ferroviaria Piadena – Mantova, 1ª fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova" che verranno confrontati con la pianificazione territoriale vigente e con il mutato quadro delle progettualità proposte e delle necessità emerse nell'ultimo decennio.



Comune di Marcaria

Provincia di Mantova

Via Francesco Crispi n° 81 – 46010 Marcaria (MN)

ANALISI DEGLI IMPATTI SUL TERRITORIO E SULL'AMBIENTE

Un'opera infrastrutturale quale il raddoppio di un tracciato ferroviario è senza alcun dubbio un elemento di ulteriore frantumazione del territorio (barriera invalicabile), non solo sotto l'aspetto di parcellizzazione dei terreni ma soprattutto sotto il profilo dell'impatto socio-culturale ed economico che esso può indurre nelle consuetudini ormai consolidate di comunità, prevalentemente agricole, così radicate sul territorio. Seppur il Progetto Definitivo in esame non introduca un nuovo tracciato ma il potenziamento dello stesso, è innegabile che la soppressione degli attuali n. 4 passaggi a livello con la previsione di n. 4 passaggi alternativi inducano un impatto significativo sotto il profilo della parcellizzazione del territorio agricolo, sotto il profilo paesaggistico/ambientale e sotto il profilo di ricucitura di un tessuto socio-culturale ed economico che ad oggi ha sviluppato percorsi e consuetudini consolidate che dovranno essere stravolte dalle nuove opere in progetto.

Condividendo e sostenendo la necessità di potenziare il trasporto su rotaia per incentivare una mobilità più sostenibile a vantaggio di benefici attesi sul clima è comunque indispensabile che un'Amministrazione cerchi di perseguire, nell'interesse della cittadinanza, l'ottenimento di soluzioni che coniughino la realizzazione di un'opera così importante con le esigenze locali del territorio che dovrà convivere per parecchi decenni con le infrastrutture che si costruiranno oggi. Sempre nell'ottica di incentivare la mobilità sostenibile si ritiene indispensabile porre particolare attenzione al tema della mobilità ciclopedonale di interesse locale ma anche sovralocale.

Anche la mitigazione dell'impatto acustico generato dall'aumento di traffico sulla linea in funzione degli elementi sensibili del territorio, siano essi esistenti o in pianificazione è un tema particolarmente sensibile.

È da porre particolare attenzione anche alla cantierizzazione dell'opera predisponendo una corretta sequenza di esecuzione delle opere sostitutive dei passaggi a livello in modo da garantire la continuità del flusso veicolare di attraversamento della ferrovia.

VIABILITÀ ALTERNATIVA AI PASSAGGI A LIVELLO

Si premette che per quanto concerne le interferenze con il tracciato e con le opere accessorie dell'Autostrada Cremona – Mantova si rimanda alle disposizioni che verranno impartite da Regione Lombardia e Provincia di Mantova sottolineando che l'Amministrazione ritiene fondamentale che tutte le opere accessorie debbano essere inserite in un quadro di pianificazione che contemperi le necessità di entrambe le infrastrutture minimizzandone l'impatto sul territorio e massimizzandone la funzionalità.

SOVRAPPASSO NV.26

La proposta alternativa al passaggio a livello sulla S.P. 67 presenta alcune criticità di tipo viabilistico, di compatibilità con future trasformazioni urbanistiche e di vicinanza con il "Parco Regionale Oglio Sud". Il posizionamento di un nuovo innesto sulla ex S.S. 10, sfalsato rispetto a quello attuale, potrebbe indurre problematiche significative in termini di



Comune di Marcaria

Provincia di Mantova

Via Francesco Crispi n° 81 – 46010 Marcaria (MN)

sicurezza stradale, soprattutto in un tratto dove sono già presenti numerose altre intersezioni ed innesti. Corre l'obbligo di ricordare che il D.M. 19.04.2006 prevede che *"...Per quanto concerne l'interferenza con i nodi viari adiacenti, la distanza minima da adottare dipende dalla tipologia della intersezione, dovendosi considerare interferente anche una parziale sovrapposizione della segnaletica di preavviso. In linea generale si deve adottare in campo extraurbano un distanziamento minimo di 500 m tra intersezioni contigue..."*. Inoltre si andrebbero a pregiudicare le potenzialità di ampliamento di un'attività industriale di primaria importanza per il territorio locale.

Risulta fondamentale quindi perseguire una soluzione che mantenga, per il maggior tratto possibile, la sede della S.P. 67, eventualmente modificando anche la quota della linea ad alta tensione, e che vada a riqualificare l'incrocio tra la S.P. 67 e la ex S.S. 10 con l'inserimento di una rotatoria. A perfezionamento della soluzione è necessario prevedere l'inserimento di un percorso ciclopedonale che possa in futuro connettersi alla rete ciclopedonale locale e cicloturistica. Dovrà essere posta molta cura nello studio dell'impatto paesaggistico al fine di individuare le migliori soluzioni possibili, condivise con il "Parco Oglio Sud", per mitigare l'opera.

SOVRAPPASSO NV.27

La proposta alternativa al passaggio a livello su Strada San Giovanni presenta alcune criticità di tipo viabilistico e di compatibilità con i vincoli storico-architettonici presenti in prossimità del nuovo manufatto. Come già detto in merito al sovrappasso NV.26, il posizionamento di un nuovo innesto sulla ex S.S. 10, sfalsato rispetto a quello attuale, potrebbe indurre problematiche significative in termini di sicurezza stradale, soprattutto in un tratto dove sono già presenti numerose altre intersezioni ed innesti. È altrettanto importante ricordare la presenza del un campo santo nel quale sorge la primitiva pieve di Marcaria che viene menzionata per la prima volta nel 1033 come *"plebs de Marcareaia"*; edificio oggi vincolato ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

Si propone quindi di rimodulare il percorso della nuova strada, in coerenza con la pianificazione territoriale vigente, inserendo una nuova rotatoria sulla S.P. 78 (leggermente delocalizzata rispetto le previsioni del PGT) che, attraverso un sovrappasso, si ricollegli all'attuale nodo viabilistico salvaguardando la viabilità locale esistente di Strada Agretto. Il tracciato dovrà essere necessariamente completo di percorso ciclopedonale al fine di mantenere connessa la parte Nord e la parte Sud della frazione ponendo particolare attenzione ai cittadini, soprattutto anziani, che quotidianamente raggiungono il cimitero in bicicletta; tale soluzione consente di connettersi con l'attuale sottopassaggio sulla ex S.S. 10 dando continuità ai percorsi esistenti.

SOVRAPPASSO NV.28

Si ritiene la soluzione progettuale proposta coerente con le previsioni di pianificazione territoriale vigenti. A perfezionamento della soluzione è necessario prevedere l'inserimento, in affiancamento, di un percorso ciclopedonale che possa connettersi alla rete ciclopedonale locale e cicloturistica esistente.



Comune di Marcaria

Provincia di Mantova

Via Francesco Crispi n° 81 – 46010 Marcaria (MN)

PERMEABILITÀ CICLOPEDONALE E PERCORSI DI FRUIZIONE STORICO PAESISTICA

Come anticipato in precedenza la mobilità ciclistica e cicloturistica deve essere un punto focale per il futuro sviluppo sostenibile degli spostamenti, soprattutto in ambito locale. Le previsioni della pianificazione territoriale vigente indicano sulla direttrice Nord – Sud (S.P. 68) e sulla direttrice Est – Ovest (S.P. 67) interessate dalle nuove opere di attraversamento della linea ferroviaria il posizionamento di percorsi ciclopedonali. L'Amministrazione non può fare altro che confermare queste previsioni ed implementarle nell'ottica di favorire la mobilità ciclopedonale chiedendo che sulle opere individuate come NV.26, NV.27 e NV.28 sia posizionato, almeno da un lato della sezione stradale e del manufatto, un percorso ciclopedonale ad uso promiscuo di almeno 3,00 mt di larghezza utile.

Sempre nell'ambito dei percorsi ciclopedonali si apprezza il collegamento del sottopassaggio ai binari con Strada Agretto però risulta fondamentale che il suddetto sottopassaggio sia adeguato anche in termini ciclabili, oltreché pedonali, e che venga collegato in maniera efficace anche a Via Stazione. È altrettanto importante, vista la tipologia di utenza che frequenta il campo santo, che venga realizzato un percorso ciclopedonale protetto in fregio a Via Agretto che colleghi il sottopassaggio della stazione con il cimitero e con l'attuale sottopassaggio della ex S.S. 10.

Nell'ambito della fruizione paesaggistica e storica del territorio si ritiene utile informare il proponente, come già anticipato con PEC del 13.01.2020 – prot. 497, della presenza, sotto il ponte sul Fiume Oglio, di una locomotiva risalente alla seconda guerra mondiale caduta dal ponte che crollò a seguito di bombardamenti. Si ritiene quindi necessario procedere con indagini puntuali e con ulteriori indagini storiche ed archeologiche per la creazione di un punto di interesse storico debitamente segnalato collegato con la frazione di Marcaria mediante un percorso ciclopedonale da realizzare a Sud della linea ferroviaria di almeno 4,00 mt di larghezza utile.

ACUSTICA

Si chiede di prestare la massima attenzione alla localizzazione e alla progettazione delle barriere acustiche in modo tale da proteggere, oltre gli abitati di Marcaria ed Ospitaletto anche gli altri punti sensibili del territorio quali gli ambiti limitrofi o intersecanti il "Parco Oglio Sud" e la zona prossima al cimitero di Marcaria.

CANTIERE

Come anticipato in precedenza la corretta sequenza di esecuzione delle opere sostitutive dei passaggi a livello è fondamentale per garantire la continuità dei flussi veicolari di attraversamento della ferrovia durante il cantiere. Pertanto si ritiene che la corretta sequenza esecutiva sia la seguente:

- realizzazione del sovrappasso NV.26 con il mantenimento in esercizio del passaggio a livello di Strada San Giovanni;



Comune di Marcaria

Provincia di Mantova

Via Francesco Crispi n° 81 – 46010 Marcaria (MN)

- realizzazione del sovrappasso NV.28 con il mantenimento in esercizio del passaggio a livello di Strada Laghetto;
- realizzazione del sottopasso NV.27 con i due nuovi sovrappassi NV.26 e NV.28 già in funzione.

È inoltre fondamentale che per tutte le viabilità e tutti i luoghi interessati dalle operazioni di cantiere venga previsto il ripristino ambientale e funzionale presente prima dell'inizio dei lavori.

SOTTOSERVIZI

Per quanto concerne i sottoservizi di competenza comunale si rimanda a quanto già comunicato e trasmesso da TEA S.p.A., soggetto gestore delle reti per conto del Comune di Marcaria.

IDRAULICA

Per quanto concerne gli aspetti idraulici inerenti allo smaltimento delle acque di piattaforma e la continuità della rete di scolo delle acque meteoriche, nonché il reticolo irriguo si rimanda alle disposizioni regionali in materia di invarianza idraulica e a quanto vorranno osservare i Consorzi di Bonifica Territori del Mincio e Garda Chiese.

ESPROPRI

Per quanto concerne gli espropri e le occupazioni temporanee è doveroso sottolineare come le proposte progettuali, soprattutto quelle di risoluzione dei passaggi a livello, debbano tendere a minimizzare la parcellizzazione del tessuto agricolo. Inoltre si evidenzia che il progetto prevede l'esproprio e la demolizione di alcuni fabbricati localizzati in Via Boves che ad oggi ospitano una casa di civile abitazione e alcune attività artigianali. Si propone di valutare una soluzione di allargamento della sede ferroviaria che possa non coinvolgere la demolizione dei suddetti fabbricati.

L'Amministrazione si rende disponibile, attraverso la propria struttura tecnica, ad interpretare il ruolo di facilitatore dell'incontro tra il proponente il progetto del raddoppio ferroviario e i soggetti interessati da espropri o occupazioni temporanee in modo da pervenire a soluzioni e compensazioni condivise tra tutti i soggetti interessati.

FAUNA

Il tracciato ferroviario è secante un territorio particolarmente sensibile in termini ambientali ed in particolar modo nei confronti della fauna selvatica. A Sud della linea ferroviaria è presente il "Parco Oglio Sud" con due zone protette individuate dal SIC IT20B0005 – Torbiere di Marcaria e dalla ZPS IT20B0401 – Parco regionale Oglio sud ricche di biodiversità sia dal punto di vista florovivaistico che dal punto di vista faunistico. La linea ferroviaria interseca la rete provinciale oltreché il Canale "Tartaro Fabrezza o Fabressa" con il relativo vincolo di cui all'art. 142, lettera "c" del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.; queste aree identificano dei corridoi ecologici di connessione tra il Fiume Mincio e il Fiume Oglio nei



Comune di Marcaria

Provincia di Mantova

Via Francesco Crispi n° 81 – 46010 Marcaria (MN)

quali, tra le altre finalità, vi è quella di porre massima attenzione alla permeabilità delle trasformazioni nei confronti degli spostamenti della fauna selvatica. Seppur le opere in progetto siano di riqualificazione e potenziamento di un tracciato esistente si ritiene necessario cogliere l'occasione di mitigare l'impatto della linea ferroviaria mediante l'inserimento di attraversamenti sottopassanti la massicciata, di dimensioni adeguate, da posizionare in corrispondenza dei percorsi preferenziali utilizzati dalle diverse specie di fauna selvatica autoctona al fine di migliorare le connessioni ecologiche tra i due fiumi.

CONCLUSIONI

In conclusione l'Amministrazione comunale di Marcaria è favorevole al potenziamento della linea ferroviaria che però deve essere sviluppato nel più attento rispetto della pianificazione territoriale vigente, sia essa di livello locale che sovralocale, con le ulteriori infrastrutture programmate e con le nuove esigenze di mobilità che sono emerse negli ultimi anni (soprattutto ciclopedonale in coerenza con le indicazioni comunitarie) e che ci accompagneranno nel prossimo futuro anche alla luce dell'attuale crisi pandemica da COVID-19 in corso.

Solo nel doveroso rispetto di queste indicazioni, peraltro dettate dalle norme vigenti, l'Amministrazione comunale potrà esprimersi favorevolmente all'opera in oggetto.

Si allega alla presente relazione un quadro sinottico di sintesi delle osservazioni formulate.

Mantova, 19.12.2020

Il Sindaco

Avv. Carlo Alberto Malatesta*



Comune di Marcaria

Provincia di Mantova

Via Francesco Crispi n° 81 – 46010 Marcaria (MN)

