



*Ministero della cultura*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELL'ARTI  
E PAESAGGIO  
Servizio V

*Class.* 34.43.01/22/2019

*Allegati:* 11

*Roma,* vedi intestazione digitale

*All* Ministero della transizione ecologica  
Direzione generale  
per la crescita sostenibile e la qualità  
dello sviluppo Divisione V – Sistemi di  
valutazione ambientale  
[cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)

*e p.c.*

*All* Ministero della transizione ecologica  
Commissione Tecnica di verifica  
dell'impatto ambientale - VIA e VAS  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

*Alla* Soprintendenza archeologia, belle  
arti e paesaggio per le province di  
Cremona, Mantova e Lodi  
[mbac-sabap-mn@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-mn@mailcert.beniculturali.it)

*All* Servizio II – Scavi e tutela del  
patrimonio archeologico - DG ABAP  
[mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it)

*All* Segretariato regionale MiC  
della Lombardia  
[mbac-sr-lom@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sr-lom@mailcert.beniculturali.it)

*All* R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana  
S.p.A  
Direzione Investimenti Nord-Est  
[rfi-din-dpi.eo.tb@pec.rfi.it](mailto:rfi-din-dpi.eo.tb@pec.rfi.it)

*Oggetto:* [ID\_VIP 5610] Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Verifica Piano Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9 –  
Progetto Definitivo del raddoppio della tratta  
Piadena-Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova.  
**Richiesta di integrazioni ai sensi dell'art. 24 del D. Lgs. 152/2006.**



MINISTERO  
DELLA  
CULTURA

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"  
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554  
PEC: [mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it)  
PEO: [dg-abap.servizio5@beniculturali.it](mailto:dg-abap.servizio5@beniculturali.it)

In riferimento al progetto in argomento, alla luce di quanto disposto dall'art. 24 del D. Lgs. 152/2006, e vista la nota della Soprintendenza competente prot. 9085 del 04/12/2020, si forniscono di seguito le considerazioni sulla documentazione integrativa da acquisire e le indicazioni sui punti critici che si ritiene utile evidenziare.

1. Ai fini di un inquadramento di area vasta più completo, si ritiene necessaria l'elaborazione di una corografia in cui siano riportate tutte le opere ferroviarie e stradali inerenti il raddoppio della linea, il tracciato attualmente disponibile dell'autostrada Cremona-Mantova completo delle opere accessorie (sovrappassi, svincoli, opere compensative, ecc.) ed il tracciato disponibile dell'autostrada Ti-Bre con relative opere accessorie. Tale elaborato permetterebbe di avere un quadro complessivo delle trasformazioni che interessano il territorio e di individuare in maniera più completa le criticità.  
Dovrà essere prodotta documentazione fotografica, come indicato dal D.P.C.M. 12/12/2005, per tutte le aree interessate da interventi che possano interferire con il paesaggio, quali ad esempio la messa in opera di barriere acustiche.
2. L'intervento proposto prevede la demolizione di quattro manufatti di attraversamento di corsi d'acqua tutelati ai sensi dell'art. 10, c. 1 e 5 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. per i quali è necessario avviare la procedura di **Verifica dell'interesse culturale** cui all'art. 12 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. A tal proposito si segnalano sin da subito **le situazioni di maggior criticità, costituite dal manufatto di attraversamento del Canale Dugale e dal ponte sul Fiume Oglio**, per i quali è prevista la demolizione, sebbene i nuovi manufatti (VI01 e VI02) siano previsti in posizione differente. In entrambi i casi si tratta di costruzioni risalenti all'epoca di realizzazione della linea ferroviaria, attualmente ancora in uso e, apparentemente, in buono stato di conservazione. In particolare il ponte sul Fiume Oglio, sistema a traliccio su spalle e pile in alveo in laterizio e pietra, costituisce una rilevante testimonianza storica legata alla costruzione della linea ferroviaria.
3. **Viadotto sul Canale Dugale (VI01):** il progetto prevede la demolizione del manufatto di attraversamento esistente e la realizzazione di un nuovo ponte in una diversa collocazione più a sud.  
**Criticità:** dal confronto con la documentazione del progetto dell'autostrada Cremona-Mantova, si rilevano potenziali interferenze visive dovute alla concentrazione nell'area di più strutture viarie (nuovo ponte ferroviario, percorso autostradale, eventuali barriere antirumore a servizio dell'autostrada, ecc.) che dovrebbero essere prese in considerazione nello studio di impatto paesaggistico dell'opera.  
Si evidenzia infine che, non essendo ancora stata espletata la verifica di interesse culturale del ponte esistente, l'eventuale mantenimento del manufatto potrebbe comportare modifiche progettuali tali da rendere non opportuno il rilascio del parere in questa fase.  
**Integrazioni:** report fotografico dell'area *ante operam* e fotoinserimento del nuovo manufatto.
4. **Viadotto sul Fiume Oglio (VI02):** il progetto prevede la demolizione del manufatto esistente e la realizzazione di nuovo viadotto in una diversa collocazione più a sud.  
**Criticità:** qualora la Verifica dell'interesse culturale abbia esito positivo e non sia ammissibile la demolizione del manufatto, il progetto potrebbe subire variazioni sostanziali. All'esito della Verifica di interesse culturale e delle eventuali modifiche progettuali necessarie, dovrà essere predisposta una documentazione di valutazione paesaggistica che, oltre a quanto già sopra indicato, tenga conto anche degli aspetti legati alla moltiplicazione del numero di manufatti di attraversamento in questo tratto del fiume Oglio (autostrada, strada provinciale, ferrovia), alla percezione del contesto dal sentiero naturalistico del fiume



Oglio e al rapporto di intervisibilità con gli altri manufatti, a maggior ragione nel caso in cui non sia ammessa la demolizione del ponte storico.

5. **Viadotto sul Torrente Tartaro (VI03):** il progetto prevede la demolizione del manufatto di attraversamento esistente e la realizzazione di un nuovo ponte avente stessa collocazione. **Integrazioni:** report fotografico dell'area *ante operam* e fotoinserimento del nuovo manufatto.
6. **Viadotto sul Cavo Osone (VI04):** il progetto prevede la demolizione del manufatto di attraversamento esistente e la realizzazione di un nuovo ponte avente stessa collocazione. **Integrazioni:** report fotografico dell'area *ante operam* e fotoinserimento del nuovo manufatto.
7. **Sovrappasso NV22-IV 22 (Km56+514) Piadena (CR):** l'intervento ricade parzialmente all'interno del perimetro del Parco Regionale dell'Oglio Sud con il raccordo della nuova viabilità alla S.P. 10 a nord. **Integrazioni:** report fotografico dell'area *ante operam* e fotoinserimento del nuovo manufatto.
8. **Sovrappasso NV23-IV23 (Km 59+573) fraz. Tornata-Calvatone (CR):** l'intervento ricade parzialmente all'interno della fascia di tutela del canale Dugale con la parte terminale dell'opera viaria di raccordo con la S.P. 31, inoltre, la realizzazione del sovrappasso comporta la creazione di un'ampia deviazione stradale in un'area agricola che, nel tratto finale, va a sostituirsi a un'estesa porzione di strada bianca a lato del canale. **Criticità:** Sotto il profilo paesaggistico, sebbene solo la parte terminale della deviazione ricada all'interno di un'area vincolata, non si può non rilevare come l'ampia curva prevista si configuri come un segno del tutto estraneo e nuovo sul territorio agricolo, con un'estensione sovradimensionata rispetto all'ostacolo da superare e un'incidenza visiva notevole. La trasformazione della strada bianca a lato del canale Dugale si ritiene non compatibile con la tutela paesaggistica, in quanto determinerebbe una modifica sostanziale dei luoghi passando da viabilità rurale a viabilità urbana. La stessa D.G.R. n. IX/2727 del 22/12/2011 in materia di beni paesaggistici evidenzia come lungo i fondovalle fluviali e sulle sponde dei corsi d'acqua dovrebbe essere progressivamente disincentivata e preclusa la percorrenza automobilistica.

Considerata la presenza di via Roma che attraversa in direzione sud-nord l'abitato di Tornata e la ferrovia, per ricongiungersi a nord con la S.P. 10, **si ritiene che debba essere valutata una soluzione alternativa** che sfrutti la viabilità esistente o che preveda la realizzazione di un sottopasso e non comporti la realizzazione di nuovi tratti stradali di tale lunghezza in contesti agricoli e lungo il canale Dugale.

L'area, inoltre, è interessata da altre grandi infrastrutture viarie: l'autostrada Cremona-Mantova, che qui prevede la realizzazione di uno svincolo di interconnessione con il raccordo autostradale Ti-Bre, e l'autostrada Ti-Bre con le relative opere annesse, tra cui un sovrappasso autostradale. Sulla base della documentazione in possesso, si rileva che il sovrappasso stradale previsto sulla Ti-Bre sembra interferire con il sovrappasso ferroviario NV23 nella porzione a sud, il raccordo autostradale pone un nuovo ostacolo al percorso del sovrappasso NV23 e il proseguimento verso est della Ti-Bre prevede un cavalcaferrovia in corrispondenza della S.P.31. È evidente che la concentrazione in quest'area di tante infrastrutture viarie determina un impatto considerevole sul paesaggio agrario e, considerate le interferenze rilevate, **si ritiene imprescindibile una valutazione paesaggistica integrata che tenga conto di tutti gli interventi previsti, proprio in ragione del sacrificio di una porzione consistente di paesaggio, e che consenta il raggiungimento di soluzioni di minor danno possibile per il contesto.**



- Integrazioni:** report fotografico dell'area *ante operam* e fotoinserimento del nuovo manufatto, includendo nella valutazione anche le ulteriori infrastrutture previste.
9. Sovrappasso NV26-IV26 (Km 68+187) Marcaria (MN): l'intervento ricade in un'area di confine con il perimetro del Parco dell'Oglio Sud, in particolare la strada S.P. 67, da cui parte il sovrappasso, si trova al confine con il parco.  
**Integrazioni:** report fotografico dell'area *ante operam* e fotoinserimento del nuovo manufatto.
  10. Sovrappasso NV31-IV31 (Km 79+398) Castellucchio (MN): l'intervento ricade parzialmente all'interno della fascia di rispetto del cavo Osone Vecchio con la rotonda e l'innesto su via Giovanni Falcone.  
**Integrazioni:** report fotografico dell'area *ante operam* e fotoinserimento del nuovo manufatto.
  11. Sovrappasso NV32-IV32 (Km 82+088) Curtatone (MN): l'intervento ricade parzialmente all'interno del perimetro del Parco Regionale del Mincio e del vincolo paesaggistico D.M. 24/08/1966 Sponde Fiume Mincio con la rotonda sulla S.P. 10.  
**Integrazioni:** report fotografico dell'area *ante operam* e fotoinserimento del nuovo manufatto.
  12. Sovrappasso NV34-IV34 (Km 87+685) Mantova: l'intervento ricade parzialmente all'interno della fascia di tutela del Lago Superiore con l'innesto su via Cremona.  
**Integrazioni** report fotografico dell'area *ante operam* e fotoinserimento del nuovo manufatto. Si rimanda al punto 22 per le ulteriori considerazioni.
  13. Sovrappasso ciclopedonale NV37 (Km 83+905) Curtatone (MN): l'intervento ricade interamente nella fascia di rispetto del Cavo Osone Nuovo.  
**Criticità:** non sono chiare le ragioni per cui si preveda tale intervento: il sovrappasso ciclopedonale viene proposto in sostituzione di una strada carrabile che, nella parte a nord della ferrovia subirà una deviazione a servizio delle abitazioni esistenti, ma che a sud della ferrovia terminerà in corrispondenza dell'inizio del sovrappasso senza prevedere collegamenti di sorta. Considerato l'elevato impatto che tale struttura sopraelevata genera in un territorio agricolo caratterizzato da grande visibilità e, vista la sovrapposizione di vari elementi impattanti (sovrappasso, barriere antirumore), **si invita a valutare l'effettiva necessità di tale opera** ed, in subordine, la possibilità di realizzare una struttura più esile, con materiali e finiture differenti e priva di barriere antirumore (eventuale sostituzione con barriere anticaduta e antilancio).  
Inoltre, dal confronto con la documentazione disponibile per la realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova, si rileva che in tale area è prevista un'opera compensativa consistente nella Variante ex S.S. 10 Curtatone, che prevede opere viarie e di attraversamento della ferrovia. Considerata la sovrapposizione di più strutture, anche sopraelevate, in quest'area si ritiene imprescindibile una valutazione paesaggistica integrata che tenga conto di tutti gli interventi previsti.  
**Integrazioni** report fotografico dell'area *ante operam* e fotoinserimento del nuovo manufatto; sezione e prospetto completi del piano binari, barriere antirumore ferrovia, sovrappasso, barriere antirumore sovrappasso, ecc.).
  14. **Fabbricato tecnologico FA01** Mantova: il progetto prevede l'ampliamento del piazzale esistente con realizzazione di nuova recinzione e bacino idraulico; l'area ricade all'interno della fascia di tutela del Lago Superiore. La visibilità dell'area è limitata all'area ferroviaria ed è occultata dai principali percorsi dalla presenza di vegetazione arborea.



**Integrazioni:** report fotografico dell'area *ante operam* e fotoinserimento del nuovo manufatto; chiarimento sul bacino idraulico, se sia a cielo aperto o interrato.

15. Fabbricato tecnologico FA04 Mantova: il progetto prevede la demolizione di un lungo fabbricato ad un piano e la costruzione di un edificio a due piani lungo viale Luigi Martini, dotato di vasca di laminazione, cabine tecnologiche e recinzione; il fabbricato ricade all'interno della fascia di tutela del Lago Superiore e del vincolo paesaggistico D.M. 03/04/1965 "Sponde del Mincio".

**Criticità:** l'area risulta visibile, oltre che dagli ambiti ferroviari, anche da viale Luigi Martini e dal percorso ciclopedonale d'argine esistente lungo il Lago Superiore. Le sponde del lago costituiscono un ambito estremamente sensibile dal punto di vista paesaggistico, in particolare la porzione confinante con gli spazi ferroviari: le linee dei binari, i fabbricati tecnologici e i depositi di materiale, oltre che costituirsi come elementi di cesura tra la città e il lago, sono anche forti detrattori del contesto per via dell'elevata visibilità dal percorso ciclopedonale d'argine. L'intervento in tale ambito può costituire l'occasione per migliorare il contesto attraverso una riqualificazione degli spazi che non si limiti a proporre soluzioni standardizzate, ma che tenga conto della sensibilità paesaggistica del contesto; **pertanto si richiede l'elaborazione di una nuova soluzione architettonica che tenga conto di tali presupposti.**

16. Per i soli interventi che sono sin d'ora sufficientemente documentati, si ritiene utile anticipare alcune indicazioni per un miglior inserimento paesaggistico dell'opera nel contesto:

- Per le barriere antirumore previste in ambiti di tutela paesaggistica, al fine di diminuirne l'impatto visivo sia dal treno, per mezzo del quale è possibile il godimento del paesaggio a punti altrimenti preclusi, che da altri percorsi (strade bianche, strade vicinali, percorsi ciclabili, ecc.), siano previsti elementi trasparenti dotati solo dei sistemi anticollisione per volatili, scelti tra quelli di efficacia dimostrata. Eventuali porzioni non trasparenti, se necessarie a fini puramente tecnici, dovranno presentare materiale opaco e colorazione idonea all'inserimento nel contesto, da valutare in sede di progetto. Si suggerisce di adottare soluzioni di questo genere anche all'interno dei centri abitati dove sono previsti tratti di barriere molto estesi, al fine di evitare di aggravare ulteriormente la percezione della linea ferroviaria come limite urbano da parte dei residenti, o a ridosso di abitazioni. A questo proposito si segnala che la D.G.R. n. IX/2727 del 22/12/2011 stabilisce indirizzi e linee guida relative a questa tipologia di manufatti sia in ambito urbano che extraurbano.

In linea generale, vista l'estensione e l'impatto di questi manufatti, si ritiene auspicabile orientare la progettazione verso l'inserimento di elementi che possano contribuire al paesaggio in modo positivo e non come detrattori, evitando soluzioni standardizzate.

- Per il sovrappasso NV32-IV32 (Km 82+088) a Curtatone, la nuova rotonda prevista in luogo dello svincolo con la S.P. 10, sia mantenuta entro il sedime stradale esistente; si valuti la possibilità di utilizzo della strada vicinale Osanne, in alternativa alla creazione di un nuovo sedime stradale ad essa parallelo;

- Per il fabbricato tecnologico FA01 a Mantova, considerato che il progetto prevede l'abbattimento di alcuni esemplari arborei per l'ampliamento del piazzale, si chiede il mantenimento del livello di mitigazione attuale dell'area dalla S.P. 10 sopraelevata;

Per il nuovo fabbricato tecnologico FA04 a Mantova, si chiede di operare scelte più attente al contesto in merito ai materiali della recinzione e alle griglie delle aperture, alle colorazioni delle finiture e di valutare la possibilità di realizzare opere a verde per mitigarne la vista dai percorsi d'ambito.

17. La proposta progettuale prevede la demolizione di numerosi fabbricati, molti dei quali di proprietà di RFI (D8 bis, D10, D11, D16, D23, D24, D25, D28, D34, D35, D36, D37, D38, D42, D43, D49, D52, D55, D56, D57), di cui **dovrà essere verificata la necessità di**



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

**sottoposizione alla procedura di Verifica dell'interesse culturale di cui all'art. 12 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.**

**18. Stazioni ferroviarie**

Il progetto prevede interventi di adeguamento delle stazioni ferroviarie di Piadena (FV11), Bozzolo (FV12), Marcara (FV13) e Castellucchio (FV14), edifici tutelati ai sensi dell'art. 10, c. 1 e 5 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. per i quali sarà necessario acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del Codice dei Beni culturali.

**Criticità:** l'innalzamento della quota del marciapiede (+55 cm) sul primo binario comporta la necessaria modifica delle aperture e dei serramenti dei fabbricati in affaccio sulla banchina. Premesso che, in mancanza di adeguata documentazione fotografica degli edifici, non è possibile verificare la configurazione delle aperture e la tipologia di serramenti esistenti, un tale innalzamento del marciapiede comporterebbe necessariamente una modifica nella percezione dei fronti, modificandone le proporzioni, in particolare riducendo l'altezza delle aperture.

**Integrazioni:** documentazione fotografica di tali edifici dal lato dei binari e maggiori dettagli sulle modifiche necessarie ai prospetti suddetti.

Un aspetto inoltre non trattato nella documentazione progettuale è quello delle eventuali modifiche alle pensiline esistenti a copertura della banchina del primo binario in relazione all'innalzamento di quota dei marciapiedi e del piano dei binari.

I piazzali antistanti le stazioni, per i quali sono previsti interventi di riqualificazione, si rammenta che sono tutelati ai sensi dell'art. 10, c. 1 e 4, lett. g) del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., pertanto le opere previste dovranno ottenere l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. 42/2004.

19. Sovrappasso NV24 – IV24 (Km 64+080) Bozzolo: l'innesto del cavalcavia avviene su viale A. Valzania, di cui se ne prevede la modifica del tratto iniziale. Il viale, realizzato presumibilmente all'inizio del XX secolo, caratterizzato dalla presenza di alberature su entrambi i lati, parzialmente sostituite nel tempo, da edifici residenziali di inizio '900 lungo il lato sud e da un monumento dedicato a Giuseppe Garibaldi (busto su colonna) all'incrocio con via XXV Aprile.

**Criticità:** il progetto interferisce con parte del viale, le alberature e il monumento, inserendosi nel tessuto urbano con una progettazione che appare del tutto avulsa dal contesto; in considerazione dell'interesse storico rivestito da viale A. Valzania e della presenza di un monumento commemorativo al suo imbocco, si chiede di valutare una soluzione alternativa o modifiche progettuali che consentano di preservare la viabilità storica e la collocazione del monumento commemorativo.

**Integrazioni:** cartografia storica, report fotografico *ante operam* e fotoinserti dell'opera.

20. Sovrappasso NV27 – IV27 (Km 69+650) Marcara:

**Criticità:** pur non interferendo direttamente con la chiesa di San Giovanni Battista e il cimitero retrostante, la previsione di una struttura sopraelevata, visibile dal piazzale antistante la chiesa e l'ingresso del cimitero, determinerebbe un sostanziale peggioramento del contesto di riferimento del bene culturale, il cui godimento visivo è già danneggiato dalla presenza dell'antenna di telefonia mobile esistente.

Dal confronto con la documentazione disponibile per la realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova, inoltre, si rileva che è previsto un sovrappasso autostradale lungo strada San Giovanni, a nord della chiesa e del cimitero.

**Integrazioni:** report fotografico *ante operam* e fotoinserti dell'opera.



MINISTERO  
DELLA  
CULTURA

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

21. Sovrappasso NV33 – IV33 (Km 84+555) Curtatone.

**Criticità:** il cavalcaferrovia non interferisce direttamente con Villa Eremo, essendo collocato poco più a nord, tuttavia il progetto prevede una porzione di nuova viabilità di collegamento con strada Eremo e una struttura sopraelevata che, considerata l'elevata visibilità del contesto agricolo pianeggiante, potrebbe generare interferenze visuali con l'edificio vincolato; la documentazione progettuale dovrebbe inoltre prendere in considerazione i rapporti di intervisibilità tra l'area, il bene culturale e le strutture annesse all'autostrada Cremona-Mantova. Inoltre, dal confronto con la documentazione disponibile relativa alla realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova, si rileva che l'opera compensativa Variante ex S.S. 10 Curtatone prevede un sovrappasso ferroviario in posizione più a est rispetto all'opera NV33. Si ritiene inoltre opportuno un coordinamento tra le due infrastrutture, onde evitare la realizzazione di due sovrappassi a poca distanza e nei pressi di un bene culturale.

**Integrazioni:** report fotografico *ante operam* e fotoinserimenti dell'opera.

22. Sovrappasso NV34 – IV34 (Km 87+685) Mantova:

**Criticità:** il cavalcaferrovia interferisce in maniera diretta con il Cimitero monumentale della città; il progetto prevede, infatti, la realizzazione di un muro a sostegno della viabilità lungo il lato est del cimitero in vece della scarpata stradale, onde evitare di addossare la nuova viabilità alle murature del complesso cimiteriale. Il lato est del cimitero è ampiamente visibile dalla S.P. 10 provenendo da Mantova in direzione Curtatone, nonché da via Gelso, via Cremona e piazzale Vittime dei Lager Nazisti (area adibita a parcheggio anche a servizio del cimitero). Il complesso presenta un'architettura monumentale e l'isolamento rispetto ad altre costruzioni ottenuto tramite aree verdi e spazi liberi all'intorno, ne sottolinea la grandiosità. Oltre alla compromissione dei caratteri percettivi del complesso, la realizzazione del manufatto stradale potrebbe comportare problemi di tipo conservativo per il bene (ristagni di acqua, danneggiamenti, maggior inquinamento, ecc.) e situazioni potenzialmente pericolose in fase realizzativa. **Si chiede di valutare una collocazione alternativa del sovrappasso o la realizzazione di un sottopasso.**

**Integrazioni:** report fotografico *ante operam* e fotoinserimenti dell'opera, sezioni ambientali che illustrino il rapporto tra la nuova opera stradale e il bene culturale.

Ai fini dello sviluppo della successiva progettazione di dettaglio per l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., si ritiene infine utile anticipare alcune indicazioni riguardanti gli aspetti di maggiore criticità:

- Stazione ferroviaria Piadena (FV11): il progetto prevede la modifica delle aperture e dei serramenti in affaccio al primo binario, conseguente all'innalzamento della quota del marciapiede, modifica che comporta anche variazioni di prospetto del fronte interessato. A questo proposito si suggerisce di valutare soluzioni alternative che consentano il mantenimento dei serramenti esistenti (se storici) e delle proporzioni originarie di aperture e prospetti.

Per quanto concerne la sostituzione della pensilina a copertura dell'accesso al sottopasso esistente, la progettazione di dettaglio dovrà sviluppare una soluzione esteticamente compatibile con il fabbricato storico della stazione, sia sotto il profilo morfologico, che materico e cromatico;

- Stazione ferroviaria Bozzolo (FV12): il progetto prevede la modifica dei serramenti in affaccio al primo binario, conseguente all'innalzamento della quota del marciapiede, modifica che comporta anche variazioni di prospetto del fronte interessato. A questo proposito si suggerisce di valutare soluzioni alternative che consentano il mantenimento dei serramenti esistenti (se storici) e delle proporzioni originarie di aperture e prospetti.



MINISTERO  
DELLA  
CULTURA

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"


Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

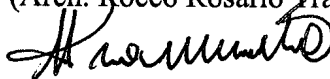
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

- Per l'intervento nel piazzale esterno, si suggerisce di prevedere una quinta vegetale verso l'area produttiva a sud e di valutare il posizionamento della pensilina per biciclette in una collocazione più defilata rispetto a quella prevista;
- Stazione ferroviaria Castelluccio (FV14): per l'intervento di riqualificazione del piazzale esterno, compatibilmente con le necessità della viabilità, si valuti una soluzione che preveda un'unica fila di parcheggi e un'aiuola centrale con funzione spartitraffico a richiamo del verde presente su via Stazione.

Si resta in attesa di conoscere le determinazioni di codesta autorità competente in merito alla suddetta richiesta di integrazioni.

Il Responsabile del Procedimento  
U.O.T.T. n. 7 - Arch. Francesco Eleuteri   
(tel. 06/6723.4831 - francesco.eleuteri@beniculturali.it)

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO  
(Arch. Rocco Rosario Tramutola)



MINISTERO  
DELLA  
CULTURA

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"  
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554  
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it  
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it