



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI
E PAESAGGIO
Servizio V

Class 34.43.01/22.34.1/2019

Roma, vedi intestazione digitale

At

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

c.p.c.

At

**Ufficio di Gabinetto
dell'On. Ministro
della cultura**
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

At

Ministero della transizione ecologica
Commissione tecnica VIA / VAS
ctva@pec.minambiente.it

At

**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili**
**Dipartimento per la programmazione,
le infrastrutture di trasporto a rete
e i sistemi informativi**
dip.infrarete@pec.mit.gov.it

At

Servizio II DG ABAP
Scavi e tutela del patrimonio archeologico
mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it

At

Servizio III DG ABAP
*Tutela del patrimonio artistico,
storico e architettonico*
mbac-dg-abap.servizio3@mailcert.beniculturali.it

At

**Soprintendenza Archeologia,
belle arti e paesaggio per le province
di Cremona, Lodi e Mantova**
mbac-sabap-mn@mailcert.beniculturali.it

At

**Segretariato regionale MiC
per la Lombardia**
mbac-sr-lom@mailcert.beniculturali.it



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

[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.

Comuni di: Mantova, Calvatone, Piadena, Marcara, Curtatone, Tornata, Castellucchio, Bozzolo

Parere tecnico istruttorio.

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, relativo alla “*Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59*”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 26 ottobre 1998;

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante “*Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137*”, pubblicato nel supplemento ordinario n. 28 alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004;

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii. recante “*Norme in materia ambientale*”;

VISTO l'art. 1, commi 2 e 3, della legge 24 giugno 2013, n. 71, che disciplina il trasferimento di funzioni in materia di turismo al Ministero per i beni e le attività culturali, il quale di conseguenza ha assunto la denominazione di “Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo”;

VISTO l'articolo 1, comma 5, del decreto legge 12 luglio 2018, n. 86, recante “*Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo, delle politiche agricole alimentari e forestali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché in materia di famiglia e disabilità*” (pubblicato in G.U.R.I.- Serie Generale n.160 del 12-07-2018), convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2018, n. 97, ai sensi del quale la denominazione “Ministero per i beni e le attività culturali” ha sostituito, ad ogni effetto e ovunque presente, la denominazione “Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo”, così come comunicato dalla Direzione Generale Organizzazione con la Circolare n. 254 del 17 luglio 2018, prot. n. 22532;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2019, registrato presso la Corte dei Conti al n. 1-2971 del 30 agosto 2019, con il quale, a far data dal 6 agosto 2019, è conferito all'arch. Federica Galloni l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio;

VISTO l'articolo 1, comma 16, del decreto legge 21 settembre 2019, n. 104, recante “*Disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei luoghi e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate e per la continuità delle funzioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni*” (pubblicato in G.U.- Serie Generale n.222 del 21-09-2019), ai sensi del quale la denominazione “Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo” sostituisce, ad ogni effetto e ovunque presente in provvedimenti legislativi e regolamentari, la denominazione “Ministero per i beni e le attività culturali”, così come comunicato dalla Direzione Generale Organizzazione con la Circolare n. 306 del 23 settembre 2019, prot. n. 2908;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 dicembre 2019, n. 169, pubblicato sulla G.U. 16 del 21/01/2020, entrato in vigore il 05/02/2020, recante “*Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici della diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance*”;

VISTO l'articolo 6, comma 1 del Decreto legge n. 22 del 1 marzo 2021, recante “*Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri,*” (pubblicato in G.U.R.I.- Serie Generale n.51 del 01-03-2021), convertito dalla Legge n. 55 del 22 aprile 2021, (pubblicata in G.U.R.I.- Serie Generale



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

n.102 del 29-04-2021), ai sensi del quale il "Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo" è ridenominato "Ministero della cultura";

VISTO il decreto interministeriale 24 dicembre 2015, pubblicato sulla G.U. n. 16 del 21-01-2016, sottoscritto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con l'allora Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

VISTO che l'ex Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea (PBAAC) ha collaborato con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare alla redazione delle "Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i." (Rev. 4 del 03/12/2013; http://www.va.minambiente.it/media/13922/specifiche_tecniche_va_03122013.pdf);

CONSIDERATO quanto descritto nelle suddette "Specifiche Tecniche", oggetto anche della Circolare n. 5 del 15/01/2014 dell'ex Direzione generale PBAAC, resa pubblica sul relativo sito istituzionale all'indirizzo www.dgabap.beniculturali.it, sezione "Normativa", paragrafo "Archivio normativa";

CONSIDERATO quanto previsto nella Circolare dell'ex Direzione Generale PBAAC n. 5/2010 del 19/03/2010, "Procedure di competenza della Direzione Generale PBAAC in materia di tutela del paesaggio – Indicazioni operative per il coordinamento degli Uffici centrali e periferici", pubblicata sul sito istituzionale all'indirizzo www.dgabap.beniculturali.it, sezione "Normativa", paragrafo "Archivio normativa";

CONSIDERATO quanto previsto nella Circolare dell'ex Direzione generale PBAAC n. 6/2010 del 19/03/2010, "Procedure di competenza della Direzione Generale PBAAC in materia di VIA, VAS e progetti sovraregionali o transfrontalieri – Disposizioni per la presentazione delle istanze e della relativa documentazione progettuale", pubblicata sul sito istituzionale all'indirizzo www.dgabap.beniculturali.it, sezione "Normativa", paragrafo "Archivio normativa";

CONSIDERATO quanto previsto nella Circolare dell'ex Direzione generale Belle arti e paesaggio n. 3/2016 del 12/01/2016, "Procedure di valutazione di piani, programmi, opere e interventi di competenza della Direzione generale BeAP in materia di tutela del paesaggio - Indicazioni operative per il coordinamento degli uffici centrali e periferici", pubblicata sul relativo sito istituzionale all'indirizzo www.dgabap.beniculturali.it, sezione "Normativa", paragrafo "Archivio normativa";

CONSIDERATO che RFI S.p.A. con nota n.255 del 15/10/2020 ha presentato l'istanza per l'avvio del procedimento di VIA ai sensi dell'articolo 23 del D. Lgs. 152/2006, come da ultimo modificato con D. Lgs. 104/2017, relativa al **progetto definitivo per il "Raddoppio della tratta Piadena-Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova con Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. 120/2017"**.

CONSIDERATO che il **Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare** ha provveduto a comunicare la procedibilità dell'istanza con prot. n. DVA.R.U. 87181 del 28/10/2020.

CONSIDERATO che la Direzione generale scrivente ha chiesto il parere endoprocedimentale alla Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova con nota prot. 32300 del 05/11/2020.

CONSIDERATO che la Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova ha inviato il proprio parere con nota prot. 9085 del 04/12/2020 che di seguito si riporta:

1. SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO D'INTERVENTO

1.1. Beni paesaggistici

1.1.a. Indicazione degli estremi dei decreti di dichiarazione di notevole interesse pubblico:

Il progetto interessa direttamente i seguenti beni vincolati ai sensi dell'art. 136 D. Lgs. 42/04 e s.m.i.:

- Mantova: D.M. 13/10/1977 (art. 136, c. 1, lett. d) Zona del centro storico e cittadella D.M. 13/04/1965 (art. 136, c. 1, lett d) Sponde del Mincio
- Curtatone (MN): D.M. 24/08/1966 (art. 136, c. 1, lett d) Sponde del Mincio

1.1.b. Indicazione dell'esistenza di aree vincolate ope legis ai sensi dell'art. 142 del Codice:



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

Il progetto interessa direttamente i seguenti beni vincolati ai sensi dell'art. 142 del Codice:

- Piadena-Drizzona (CR): art. 142, c. 1, lett. c) Canale Dugale art. 142, c. 1, lett. f) Parco dell'Oglio Sud
- Bozzolo (MN): art. 142, c. 1, lett. c) Fiume Oglio art. 142, c. 1, lett. f) Parco dell'Oglio Sud
- Marcaria (MN): art. 142, c. 1, lett. c) Fiume Oglio art. 142, c. 1, lett. c) Torrente Tartaro art. 142, c. 1, lett. f) Parco dell'Oglio Sud
- Castellucchio (MN): art. 142, c. 1, lett. c) Cavo Osone Nuovo e Seriola Marchionale art. 142, c. 1, lett. c) Cavo Osone vecchio
- Curtatone (MN): art. 142, c. 1, lett. c) Cavo Osone Nuovo e Seriola Marchionale
- Mantova: art. 142, c. 1, lett. b) Lago Superiore

L'intervento non interessa in maniera diretta i seguenti beni vincolati ai sensi dell'art. 142 del Codice, ma aree a essi contigue:

- Marcaria (MN): art. 142, c. 1, lett. f) Riserva regionale Torbiere di Marcaria
- Mantova: art. 142, c. 1, lett. f) Parco del Mincio

1.1.c. Indicazione degli strumenti di pianificazione paesaggistica vigenti (con individuazione dei relativi riferimenti legislativi di adozione o approvazione):

La Regione Lombardia ha adottato un Piano Territoriale Regionale (PTR) avente natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico che recepisce 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. Tale Piano non è stato oggetto di copianificazione con il MIBACT, così come previsto dall'art. 135 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., e consiste in un mero aggiornamento del Piano Territoriale Regionale con valenza paesaggistica.

Il procedimento di copianificazione tra Regione Lombardia e MIBACT finalizzato alla redazione di una pianificazione del paesaggio condivisa non si è ancora concluso. Pertanto, data la natura di tale documento di pianificazione vigente, non è possibile esprimere una valutazione in merito alla conformità dell'intervento proposto.

Si segnala, inoltre, che nella Regione Lombardia dal 22/12/2011 è in vigore la D.G.R. n. IX/2727 (Criteri e procedure per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di beni paesaggistici in attuazione della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12). Tale norma illustra criteri ed indirizzi relativi alla valutazione di specifiche categorie di opere ed interventi nel contesto paesaggistico tutelato e non ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.. Per quanto riguarda la progettazione delle grandi infrastrutture la D.G.R. n. IX/2727 rimanda alle Linee guida per l'attenta progettazione paesaggistica e la valorizzazione delle infrastrutture della mobilità (D.G.R. 30/12/2008 n. 8/8837).

1.1.d. Norme di attuazione del piano paesaggistico gravanti nell'area d'intervento:

Nelle aree oggetto di intervento o limitrofe a esse gli approfondimenti paesaggistici del PTR individuano ambiti di tutela di cui si riportano a seguire stralci delle indicazioni normative:

- **Infrastruttura idrografica artificiale della pianura: principali Navigli storici, canali di bonifica e rete irrigua (Art. 21 commi 1, 2, 5, 6) – Canale Dugale**
 1. La Regione riconosce quale sistema di specifica connotazione e grande rilevanza paesaggistica della pianura lombarda l'infrastrutturazione idrografica operata nei secoli dalle società insediate, per la bonifica e l'irrigazione del territorio e il trasporto su acqua.
 2. La tutela dell'infrastruttura idrografica artificiale persegue l'obiettivo di salvaguardare i principali elementi e componenti della rete, nelle loro diverse connotazioni e secondo quanto indicato ai successivi commi, garantendone il funzionamento anche in riferimento alle potenzialità di risorsa paesaggistica e ambientale. Sono da promuovere, in tal senso, azioni coordinate per lo sviluppo di circuiti ed itinerari di fruizione sostenibile del territorio che integrino politiche di valorizzazione dei beni culturali, del patrimonio e dei prodotti rurali, delle risorse ambientali e idriche, in scenari di qualificazione paesaggistica di ampio respiro.
[...]
 5. Naviglio Sforzesco, Canale Villoresi, Canale Muzza, Naviglio d'Isorella, Naviglio di Bereguardo, Naviglio di Paderno, Canale Vacchelli, Naviglio Civico di Cremona, Naviglio Nuovo Pallavicino, Naviglio Grande Pallavicino, Roggia Maggia e Dugale Delmona:
 - le province e i parchi, tramite i propri P.T.C., coordinano, tenendo conto delle



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

esigenze gestionali dei consorzi di bonifica e dei consorzi di irrigazione, le indicazioni paesaggistiche relative al trattamento delle sponde e alla manutenzione del fondo, al recupero dei manufatti idraulici e opere d'arte, alla sistemazione delle alzaie e dei relativi equipaggiamenti verdi, al fine di garantire modalità di intervento coerenti e organiche sull'intera asta, con specifica attenzione al valore storico-culturale e naturalistico-ambientale del canale nel suo complesso e alla promozione e al potenziamento di percorsi ciclo-pedonali. - la pianificazione locale, tramite i P.T.C. di province e parchi e i P.G.T. dei comuni, assicura le corrette modalità di integrazione fra canale e contesti paesaggistici contermini, con specifica attenzione alla continuità dei sistemi verdi naturali e rurali, alla rete dei percorsi storici e di fruizione del paesaggio, alle relazioni e al recupero degli insediamenti storici e al rapporto con gli ambiti oggetto di tutela paesaggistica, ai sensi della Parte III del D. Lgs. 42/2004, e relativa disciplina;

- in attesa della definizione di una disciplina di tutela di maggiore dettaglio, in attuazione di quanto sopraindicato, da parte degli strumenti di pianificazione locale e in particolare da parte dei P.G.T., nei territori compresi entro la fascia di 50 metri lungo entrambe le sponde è fatto divieto di prevedere e realizzare nuovi interventi relativi a: grandi strutture di vendita e centri commerciali, impianti per il trattamento e lo smaltimento dei rifiuti, nuovi ambiti estrattivi e impianti di lavorazione inerti, impianti industriali e insediamenti che non siano a completamento di centri e nuclei esistenti;
 - per i territori compresi in una fascia di 10 metri lungo entrambe le rive sono in ogni caso ammessi solo interventi per la gestione e manutenzione del canale e il recupero di manufatti idraulici e opere d'arte, interventi di riqualificazione e valorizzazione delle sponde e delle alzaie nonché di sistemazione e potenziamento del verde, con specifica attenzione alla fruizione ciclo-pedonale delle alzaie e alla massima limitazione di percorsi e aree di sosta per mezzi motorizzati, fatti salvi interventi per la realizzazione di opere pubbliche da valutarsi con specifica attenzione non solo in riferimento all'attento inserimento nel paesaggio ma anche alla garanzia di realizzazione di correlati interventi di riqualificazione delle sponde, delle alzaie e delle fasce lungo il corso d'acqua.
6. La rete irrigua nel suo complesso costituisce un valore paesaggistico regionale, le province e i parchi individuano, con i consorzi irrigui e i consorzi di bonifica, criteri e modalità di manutenzione e riorganizzazione della stessa tenendo conto del valore ecologico, del valore storico-testimoniale e del ruolo di strutturazione del disegno del paesaggio rurale delle diverse componenti. I P.T.C. di parchi e province definiscono in tal senso misure, azioni, criteri e cautele in merito a:
- salvaguardia e integrazione vegetazione ripariale, con specifico riferimento al potenziamento della rete verde provinciale e regionale;
 - preservazione fondo naturale, con specifico riferimento ai corsi d'acqua di maggiore rilevanza dal punto di vista ecologico-ambientale;
 - tutela e recupero opere idrauliche e opere d'arte di valore storico e tradizionale;
 - salvaguardia e integrazione delle zone alberate e dei filari;
 - cautele relative ad interventi di gestione o adeguamento della rete [...]
- Geositi (Art. 22 commi 1, 3) – (Torbiere di Marcaria, Valli del Mincio)
1. La Regione riconosce il valore paesaggistico dei geositi quali località, area o territorio dove sia possibile definire un interesse geologico e/o geomorfologico per la conservazione associabile ad un valore scientifico, ai fini della comprensione dei processi geologici in atto e/o nei termini dell'esemplarità didattica riferita alla dinamica del nostro pianeta, alla ricostruzione dell'evoluzione biologica e delle fluttuazioni climatiche durante il passato geologico, come alla costruzione della conformazione geomorfologica attuale e della percezione sociale consolidata di un territorio correlata alle sue specificità naturalistiche e geologiche. [...]
 3. I geositi di prevalente interesse geografico, geomorfologico, paesistico, naturalistico, idrogeologico, sedimentologico sono oggetto di attenta e specifica salvaguardia al fine di preservarne la specifica conformazione e connotazione. Sono pertanto da escludersi tutti



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

gli interventi che possano alterarne o comprometterne l'integrità e la riconoscibilità causando sbancamenti o movimenti di terra che modificano in modo permanente l'assetto geomorfologico, nonché l'introduzione di elementi di interferenza visuale e la cancellazione dei caratteri specifici; le province e i parchi promuovono la valorizzazione museale e/o didattica dei siti suddetti, anche tramite la proposta di geoparchi, in sinergia con la definizione delle reti di percorsi e di itinerari di fruizione paesaggistica del proprio territorio. [...]

- **Siti UNESCO (Art. 23) – (Mantova, e Palafitte dell'arco alpino)**
 1. La Regione promuove politiche paesaggistiche locali integrate con le finalità di salvaguardia e valorizzazione dei siti lombardi già posti sotto la tutela dell'UNESCO, in coerenza con quanto indicato al comma 4 lettera d) dell'articolo 135 del D. Lgs. 42/2004, e supporta le azioni volte a proporre l'integrazione di ulteriori beni culturali e naturali di rilevanza regionale nelle liste dei siti riconosciuti e protetti come patrimonio mondiale.
 2. Con riferimento alla Convenzione per la protezione del patrimonio mondiale, culturale e naturale, sottoscritta a Parigi nel 1972, e alla l. 77 del 20 febbraio 2006 "Misure speciali di tutela e gestione dei siti di interesse culturale, paesaggistico e ambientale, inseriti nella Lista del Patrimonio Mondiale posti sotto la tutela dell'UNESCO", gli enti locali definiscono ed attuano, anche in accordo con la Giunta regionale, le azioni di salvaguardia e valorizzazione del contesto paesaggistico di riferimento dei suddetti siti e delle relative aree tampone ("buffer zones") anche attraverso appositi Piani di gestione, al fine di promuoverne la tutela, la conoscenza e le possibilità di fruizione culturale e didattica.
- **Riconoscimento e tutela della viabilità storica e d'interesse paesaggistico (Art. 26, commi 9, 10, 11) – (S.S. 10 Padana Inferiore, Sentiero naturalistico Fiume Oglio) [...]**
 1. È considerata viabilità di fruizione panoramica e di rilevanza paesaggistica quella che domina ampie prospettive e quella che attraversa, per tratti di significativa lunghezza, zone agricole e boschive, parchi e riserve naturali, o comunque territori ampiamente dotati di verde, o che costeggia corsi d'acqua e laghi o che collega mete di interesse turistico anche minore.
 2. E' considerata viabilità di fruizione ambientale la rete dei percorsi fruibili con mezzi di trasporto ecologicamente compatibili, quali sentieri escursionistici, pedonali ed ippici, di media e lunga percorrenza, piste ciclabili ricavate sui sedimi stradali o ferroviari dismessi o lungo gli argini e le alzaie di corsi d'acqua naturali e artificiali; in particolare la rete risponde ai seguenti requisiti:
 - risulta fruibile con mezzi e modalità altamente compatibili con l'ambiente e il paesaggio, vale a dire con mezzi di trasporto ecologici (ferroviari, di navigazione, pedonali ..);
 - privilegia, ove possibile, il recupero delle infrastrutture territoriali dismesse;
 - tende alla separazione, ovunque sia possibile, dalla rete stradale ordinaria;
 - persegue l'interazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.
 3. Per la viabilità di cui al comma 9, il Piano assume l'obiettivo di mantenerne il carattere di strade panoramiche e di percorsi nel verde, conseguibile attraverso la definizione di fasce di rispetto di adeguata ampiezza, inedificabili o edificabili secondo opportuni criteri e limitazioni, in relazione allo stato di fatto e al giusto temperamento delle esigenze di tutela e di funzionalità; al fine di valorizzare il carattere di panoramicità e facilitarne la fruizione, su tali strade deve essere favorita la predisposizione di aree di sosta attrezzate e devono essere attentamente riconsiderati barriere e limitatori di traffico laterali al fine di contenerne l'impatto, nel rispetto delle normative vigenti, privilegiando, nelle situazioni di maggiore naturalità, i prodotti ecocompatibili.

1.1.e. Indicazione della presenza nell'area d'intervento e/o nell'area vasta oggetto del SIA di altri beni tutelati dai piani paesaggistici:

Non risultano altri beni tutelati dal PTR sotto il profilo paesaggistico nell'area di intervento

1.2. Beni architettonici

1.2.a. Dichiarazioni di interesse culturale ai sensi della Parte II del Codice (art. 10 e 45) gravitanti sia nelle aree direttamente interessate dal progetto in esame, ovvero delle sue vicinanze:



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

Nelle aree direttamente interessate o nelle immediate vicinanze non sussistono dichiarazioni di interesse culturale ai sensi della Parte II del Codice (art. 10 e 45). Nel comune di Curtatone si rileva il seguente bene dichiarato:

1. Villa L'Eremo con giardino e annessi D.M. 22/08/1994 (situata nei pressi della nuova opera prevista NV33).

1.2.b. Beni tutelati ope legis ai sensi dell'art. 10, comma 1 (con indicazione dello stato delle procedure di cui all'art. 12):

Nelle aree direttamente interessate dall'intervento si rilevano i seguenti Beni tutelati ope legis ai sensi dell'art. 10:

Nel comune di Piacenza-Drizzona:

2. Stazione ferroviaria (FV11), via Amendola (interesse culturale non verificato)

3. Ponte ferroviario sul canale Dugale (interesse culturale non verificato)

Nel comune di Bozzolo:

4. Stazione ferroviaria (FV12), via N. Caix (interesse culturale non verificato)

5. Ponte ferroviario sul Fiume Oglio (interesse culturale non verificato)

Nel comune di Marcaria:

6. Stazione ferroviaria (FV13), via stazione (interesse culturale non verificato)

7. Ponte ferroviario sul Fiume Oglio (interesse culturale non verificato)

8. Ponte ferroviario sul torrente Tartaro (interesse culturale non verificato)

9. Chiesa di San Giovanni Battista e cimitero (interesse culturale non verificato)

Nel comune di Curtatone:

10. Ponte ferroviario sul Cavo Osone (interesse culturale non verificato)

Nel comune di Castellucchio:

11. Stazione ferroviaria (FV14), via stazione (interesse culturale non verificato)

Nel comune di Mantova:

12. Cimitero monumentale (interesse culturale non verificato)

Per i seguenti fabbricati di proprietà di R.F.I. indicati nell'elaborato *Manufatti da demolire per i quali necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. 42/2004 (NM2503D22RGIM000001A)*, non essendo state fornite indicazioni in merito all'epoca di realizzazione, non si è in grado di valutare il regime di tutela:

Nel comune di Bozzolo:

13. Fabbricato D8bis destinato a servizi, lato stazione

14. Fabbricato D10, S.P. 64 15. Fabbricato D11, S.P. 64 Nel comune di Marcaria:

16. Fabbricato D16 destinato a servizi, lato stazione

17. Fabbricato D23 ex casello, lungo ferrovia 18. Fabbricato D24 ex casello, Loc. San Michele in Bosco

19. Fabbricato D25 ex casello, lungo ferrovia

Nel comune di Castellucchio:

20. Fabbricato D28 ex casello, strada Dossi Sabbioni

21. Fabbricato D34 ex casello, strada Fontana

22. Fabbricato D35 ex casello, strada Fontana

23. Fabbricato D36 ex casello, strada Fontana Nel comune di Curtatone:

24. Fabbricato D37 ex casello, strada Morante

25. Fabbricato D38 ex casello, via dei Toscani

26. Fabbricato D42, strada Eremo

27. Fabbricato D43, strada Eremo

Nel comune di Mantova: 28. Fabbricato D49, lungo ferrovia

29. Fabbricato D52, via Achille De Giovanni

30. Fabbricato D55 area stazione

31. Fabbricato D56 area stazione

32. Fabbricato D57 area stazione

1.2.c. Vincoli o previsioni derivanti da norme di piano paesaggistico, piano regolatore ovvero di altri strumenti di pianificazione relativi alla individuazione e tutela di beni architettonici:

Non sussistono vincoli o previsioni derivanti da norme di piano paesaggistico. Per quanto concerne



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

i P.G.T., le aree d'intervento interferiscono con l'edificato consolidato e solo marginalmente con Nuclei di Antica Formazione.

1.3. Beni archeologici 1.3.a. Dichiarazioni di interesse culturale ai sensi della Parte II del Codice (art. 10 e 45) gravitanti sia nelle aree direttamente interessate dal progetto in esame, ovvero delle sue vicinanze:

Nelle aree direttamente interessate dall'intervento o nelle immediate vicinanze non sussistono dichiarazioni di interesse culturale ai sensi della Parte Seconda del Codice.

1.3.b. Beni tutelati ope legis ai sensi dell'art. 10, comma 1 (con indicazione dello stato delle procedure di cui all'art. 12):

Nelle aree direttamente interessate dall'intervento non sussistono Beni tutelati ope legis ai sensi dell'art.10 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.

1.3.c. Vincoli o previsioni derivanti da norme di piano paesaggistico, piano regolatore ovvero di altri strumenti di pianificazione relativi alla individuazione e tutela di beni archeologici:

L'areale interessato dal tracciato presenta interferenze con numerose aree individuate come a potenziale rischio archeologico, sia nei PGT comunali che nei piani di coordinamento provinciale, come indicato anche nella Verifica Preliminare dell'Interesse Archeologico, già valutata da questo Ufficio.

2. ESPlicitAZIONE DEGLI IMPATTI VERIFICATI O POTENZIALI E VALUTAZIONI CIRCA LA QUALITÀ DELL'INTERVENTO

2.1. Beni paesaggistici

2.1.a. Indicazione degli elementi relativi alla compatibilità dell'intervento con il contesto paesaggistico derivanti dalle analisi dello S.I.A. (intervisibilità, etc.), alla qualità architettonica (da evidenziare eventualmente tra le carenze progettuali e da rimediare, se possibile, nelle fasi successive di progettazione, indicando adeguate prescrizioni o modelli di riferimento sul territorio – le prescrizioni dovranno essere esplicitate per punti distinti e numerati):

Lo Studio di impatto ambientale (NM25X03D252RGS0001001A) e la Verifica di compatibilità paesaggistica (NM2503D22RGIM0002001A) affrontano il tema della compatibilità dell'opera con il patrimonio culturale e paesaggistico del contesto territoriale su scala generale. Sebbene l'analisi di area vasta possa ritenersi sufficientemente adeguata nella caratterizzazione del territorio e delle sue peculiarità, nelle considerazioni generiche degli impatti generati dall'opera e nella definizione delle tipologie delle singole opere, la mancanza di un'analisi di dettaglio riferita agli interventi di maggior criticità non permette in questa fase di esprimere un giudizio complessivo di compatibilità. Considerato l'impatto che strutture di comunicazione di questo tipo generano sul contesto territoriale, è certamente condivisibile la realizzazione del raddoppio in luogo della linea esistente, così da non determinare la creazione di un nuovo segno sul paesaggio agricolo della pianura. Pur comprendendo le difficoltà legate a una progettazione integrata con altre infrastrutture viarie, quali l'autostrada Cremona-Mantova e l'autostrada Ti-Bre, gestite da soggetti diversi e facenti capo a procedure avviate in tempi differenti, si ritiene auspicabile un maggior impegno in tal senso al fine di individuare soluzioni accettabili che determinino il minor impatto sul contesto. In merito al progetto, tra gli elementi che maggiormente incidono sulla percezione del paesaggio sono da ascrivere i sovrappassi ferroviari e alcuni viadotti di attraversamento dei corsi d'acqua, che per l'elevata altezza sono percepibili anche da grandi distanze in un territorio pianeggiante come quello della pianura padana, nonché le opere viarie a servizio dei sovrappassi, che nella maggior parte dei casi determinano la creazione di nuovi segni del tutto estranei sul territorio. Meno percepibili da ampie distanze, ma altamente impattanti da zone di prossimità, sono le barriere antirumore, elementi che, oltre a connotare la presenza delle infrastrutture dall'esterno, in alcuni casi si pongono come una cesura visiva continua, costituendo anche un impedimento per la fruizione del paesaggio e dei territori attraversati da parte degli utenti delle infrastrutture stesse. Entrando nel dettaglio, in merito alla compatibilità dell'intervento con il contesto paesaggistico si rilevano le seguenti criticità e carenze documentali che impediscono l'espressione di un giudizio di compatibilità dell'opera in questa fase:

1. Viadotto sul Canale Dugale (VI01): il progetto prevede la demolizione del manufatto 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

attraversamento esistente (ved. Par.2.2.a) e la realizzazione di un nuovo ponte in una diversa collocazione più a sud. Al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera si segnala che la documentazione di progetto è carente per quanto riguarda il report fotografico dell'area ante operam e la documentazione di fotoinserimento del nuovo manufatto; inoltre, dal confronto con la documentazione disponibile relativa alla realizzazione 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 inattuale il parere eventualmente rilasciato in questa fase. (ved. punto a. per integrazioni);

2. **Viadotto sul Fiume Oglio (VI02):** il progetto prevede la demolizione del manufatto esistente (ved. Par.2.2.a) e la realizzazione di nuovo viadotto in una diversa collocazione più a sud. Al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera si evidenzia che non sussistono le condizioni per l'espressione di un parere, in quanto risulta necessario l'espletamento preliminare della procedura di Verifica di interesse culturale sul ponte esistente. Qualora tale procedura abbia esito positivo, infatti, e non sia ammissibile la demolizione del manufatto, il progetto potrebbe subire variazioni sostanziali, tali da rendere inattuale il parere eventualmente rilasciato in questa fase. (ved. punti a. e c. per integrazioni);
3. **Viadotto sul Torrente Tartaro (VI03):** il progetto prevede la demolizione del manufatto di attraversamento esistente (ved. Par.2.2.a) e la realizzazione di un nuovo ponte avente stessa collocazione. Al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera si segnala che la documentazione di progetto è carente per quanto riguarda il report fotografico dell'area ante operam e la documentazione di fotoinserimento del nuovo manufatto. (ved. punto a. per integrazioni);
4. **Viadotto sul Cavo Osone (VI04):** il progetto prevede la demolizione del manufatto di attraversamento esistente (ved. Par.2.2.a) e la realizzazione di un nuovo ponte avente stessa collocazione. Al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera si segnala che la documentazione di progetto è carente per quanto riguarda il report fotografico dell'area ante operam e la documentazione di fotoinserimento del nuovo manufatto. (ved. punto a. per integrazioni);
5. **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. Al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera si segnala che la documentazione di progetto è carente per quanto riguarda il report fotografico dell'area ante operam e la documentazione di fotoinserimento del nuovo manufatto. (ved. punto a. per integrazioni);
6. **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 al 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. 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 dovrebbe essere valutata una soluzione alternativa che sfrutti la viabilità esistente. 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



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

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 cavalcavia 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. Alla luce di tutto questo, al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera, si segnala che la documentazione di progetto è carente per quanto riguarda il report fotografico dell'area d'intervento ante operam e la documentazione di fotoinserimento del nuovo manufatto e che la stessa andrebbe integrata includendo nella valutazione anche le ulteriori infrastrutture previste. (ved. punti a. ed e. per integrazioni);

7. **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. Non si rilevano criticità sotto il profilo paesaggistico in relazione al vincolo specifico, tuttavia si segnala che la documentazione di progetto è carente per quanto riguarda il report fotografico dell'area d'intervento ante operam e la documentazione di fotoinserimento del nuovo manufatto. (ved. punto a. per integrazioni);
8. **Sovrappasso NV31-IV31 (Km 79+398) Castelluccio (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. Al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera si segnala che la documentazione di progetto è carente per quanto riguarda il report fotografico dell'area d'intervento ante operam e la documentazione di fotoinserimento del nuovo manufatto. (ved. punto a. per integrazioni);
9. **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. Al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera si segnala che la documentazione di progetto è carente per quanto riguarda il report fotografico dell'area d'intervento ante operam e la documentazione di fotoinserimento del nuovo manufatto. (ved. punto a. per integrazioni)
10. **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. Al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera si segnala che la documentazione di progetto è carente per quanto riguarda il report fotografico dell'area d'intervento ante operam e la documentazione di fotoinserimento del nuovo manufatto. Si rimanda al par. 2.2.a. per le considerazioni in merito ai beni architettonici, in relazione quali si ritiene di non poter esprimere un giudizio di compatibilità dell'opera. (ved. punto a. per integrazioni);
11. **Sovrappasso ciclopedonale NV37 (Km 83+905) Curtatone (MN):** l'intervento ricade interamente nella fascia di rispetto del Cavo Osone Nuovo. Al fine della valutazione degli aspetti paesaggistici si segnala che la documentazione di progetto è carente per quanto riguarda il report fotografico dell'area ante operam, la documentazione di fotoinserimento nel nuovo manufatto e la documentazione progettuale, che negli elaborati di sezione e prospetto dovrebbe illustrare l'area in maniera più completa (piano binari, barriere antirumore ferrovia, sovrappasso, barriere antirumore sovrappasso, ecc.). Inoltre, dalla documentazione di progetto, non emergono 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 invia a valutare l'effettiva necessità di tale opera (ved. punto d. elenco seguente). 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



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

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. Allo stato attuale, pertanto, non si ritiene di poter esprimere un giudizio sulla compatibilità dell'opera. (ved. punti a. e d. per integrazioni);

12. **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. Al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera si segnala che la documentazione di progetto è carente per quanto riguarda il report fotografico dell'area d'intervento ante operam, la documentazione di fotoinserimento del nuovo manufatto e non chiarisce se il bacino idraulico sia a cielo aperto o interrato. (ved. punto a. per integrazioni);
13. **Fabbricato tecnologico FA04 Mantova:** il progetto prevede la demolizione di un lungo fabbricato esistente e la costruzione di un edificio a due piani lungo viale Luigi Martini dotato di vasca di laminazione, cabine tecnologiche e recinzione; l'area ricade all'interno della fascia di tutela del Lago Superiore e del vincolo paesaggistico D.M. 03/04/1965 Sponde del Mincio. 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. Si ritiene che l'intervento in tale ambito possa essere 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. Al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera si rileva che la documentazione è carente per quanto riguarda il report fotografico dell'area d'intervento ante operam e la documentazione di fotoinserimento del nuovo manufatto. (ved. punto a. per integrazioni).

Si elencano di seguito indicazioni per l'integrazione della documentazione:

- a. L'elaborato di Verifica di compatibilità paesaggistica (NM2503D22RGIM0002001A) affronta in maniera ampia ed esaustiva gli aspetti più generali dell'intervento, dalla caratterizzazione del contesto alle tipologie di opere previste, fondamentali per l'inquadramento generale dell'opera, tuttavia non entra nel dettaglio delle singole interferenze con i beni paesaggistici e non analizza le situazioni specifiche di contesto e di impatto relative ai singoli interventi. L'elaborato deve essere incrementato attraverso uno studio di dettaglio per ogni situazione che interferisca anche minimamente con i beni paesaggistici, attraverso documentazione fotografica delle aree e del loro contesto ante operam (con indicazione planimetrica dei punti di ripresa), fotoinserimenti dei manufatti che rappresentino tutti gli elementi previsti (barriere antirumore, recinzioni, mitigazioni, ecc.), elaborati grafici di sezioni ambientali per le situazioni più complesse (es. sovrappasso NV37), indicazioni dei punti di maggiore visibilità delle opere dal contesto. Si precisa che tale documentazione generale integrativa è necessaria per tutti i punti da 1 a 12 dell'elenco precedente, a cui si aggiungono ulteriori approfondimenti, elencati nei punti seguenti, per situazioni specifiche;
- b. Ai fini di un inquadramento di area vasta più completo si ritiene utile l'elaborazione di una corografia in cui siano riportate tutte le opere ferroviarie e stradali del raddoppio della linea, il tracciato attualmente disponibile dell'autostrada Cremona-Mantova completo delle opere accessorie (sovrappassi, svincoli, opere compensative, ecc.) e 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;
- c. Per quanto concerne il viadotto sul Fiume Oglio (VI02), a seguito dell'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 indicato al punto a., 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



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

percezione del contesto dal sentiero naturalistico del fiume Oglio e al rapporto di intervisibilità con gli altri manufatti, soprattutto nel caso in cui non sia ammessa la demolizione del ponte storico;

- d. Per quanto concerne il sovrappasso ciclopedonale NV37 (Km 83+905) a Curtatone, premessa la necessità di valutare l'effettivo bisogno di realizzazione di una simile struttura in un contesto ad ampia visibilità quale la pianura agricola mantovana, se si intende perseguire la proposta, la documentazione progettuale dovrà prevedere un'analisi paesaggistica di maggior dettaglio, con quanto previsto al punto a. precedente, un'analisi integrata con le opere di compensazione connesse all'autostrada Cremona-Mantova, e riflessioni sulla possibilità di realizzare una struttura più esile, sui materiali e le finiture utilizzabili e sulla necessità di barriere antirumore (eventuale sostituzione con barriere anticaduta e antilancio);
- e. Per quanto concerne il sovrappasso NV23-IV23 (Km 59+573) a Tornata-Calvatone, si chiede di valutare una soluzione alternativa che preveda la realizzazione di un sottopasso o lo sfruttamento della viabilità esistente e non comporti la realizzazione di nuovi tratti stradali di tale lunghezza in contesti agricoli e lungo il canale Dugale; tale soluzione deve essere verosimilmente realizzabile anche in relazione alle opere previste dalle autostrade Cremona-Mantova e Ti-Bre;

In attesa della documentazione integrativa ai fini della valutazione di compatibilità paesaggistica, si ritiene utile anticipare – per i soli interventi che sono sin d'ora sufficientemente documentati – alcune indicazioni per un miglior inserimento paesaggistico dell'opera nel contesto:

- f. Per quanto concerne 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 da 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.
- g. Per quanto concerne 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 esistente in alternativa alla creazione di un nuovo sedime stradale ad essa parallelo;
- h. Per quanto concerne 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;
- i. Per quanto concerne 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.

2.1.b Indicazione degli interventi collaterali a quello in esame già programmati ed autorizzati per la stessa area, ovvero in itinere (solo quelli che abbiano una rilevanza tale da costituire insieme all'intervento in esame un impatto paesaggistico non accettabile):

L'area di pianura tra Piadena e Mantova è interessata da altri interventi di grandi infrastrutture viarie: l'autostrada Cremona-Mantova, per il quale è stato rilasciato Decreto di VIA n. 399 del 18/07/2011, attualmente in fase di proroga dei termini di validità e l'autostrada Ti-Bre, di cui non si dispongono informazioni in merito allo stato autorizzativo o progettuale. Le maggiori interferenze rilevabili dal confronto con la documentazione disponibile per l'autostrada Cremona-Mantova, in



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

cui è riportato anche parte del tracciato dell'autostrada Ti-Bre, riguardano il viadotto VI01, il sovrappasso NV23 e l'attraversamento del Fiume Oglio, per i quali si rimanda al par. 2.1.a. Considerata la concentrazione di infrastrutture lineari nel contesto territoriale, sarebbe auspicabile una progettazione integrata delle tre opere, al fine di razionalizzare e concentrare sul territorio la presenza di tali opere dal forte impatto paesaggistico.

2.1.c Attestazione della conformità della Relazione paesaggistica allegata al progetto al DPCM 12/12/2005, "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42" (pubblicato sulla G.U. n. 25 del 31/01/2006) e all'eventuale accordo ex articolo 3 del medesimo DPCM sottoscritto dalla competente DR BCP e dalla Regione:

- In merito al par. 4.2, al punto 1: si ritengono insufficienti le fotografie panoramiche e di dettaglio riportate nell'elaborato di Verifica di compatibilità paesaggistica (NM2503D22RGIM0002001A). Si ritiene che debba 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 e non solo immagini generiche;
- in merito al par. 4.2, al punto 4: la documentazione è mancante. La documentazione prodotta ai fini della compatibilità paesaggistica può essere ritenuta sufficientemente adeguata per quanto riguarda gli aspetti generali descrittivi del contesto paesaggistico, delle tipologie di opere previste e delle mitigazioni da impiegare, tuttavia la si ritiene insufficiente alla valutazione di tutte quelle situazioni di interferenza tra l'opera e i beni paesaggistici. Ogni ambito specifico presenta caratteristiche e peculiarità che non possono essere affrontate attraverso considerazioni generiche e soluzioni standardizzate, pertanto si ritiene necessario l'adeguamento della documentazione con quanto riportato al par. 2.1.a. 2.2. Beni architettonici 2.2.a. analisi sulla compatibilità dell'intervento con il contesto architettonico e in particolare con i beni architettonici tutelati o vincolati presenti nell'area o nelle immediate vicinanze: 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. 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 sottoposizione alla procedura di Verifica dell'interesse culturale di cui all'art. 12 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. Il progetto prevede interventi di adeguamento delle stazioni ferroviarie di Piadena (FV11), Bozzolo (FV12), Marcaria (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. Le maggiori criticità riscontrate tra gli interventi proposti per tali edifici riguardano l'innalzamento della quota del marciapiede (+55 cm) sul primo binario che comporta la necessaria modifica dei serramenti dei fabbricati in affaccio sulla banchina. Premesso che, in mancanza di adeguata documentazione fotografica degli edifici, non è possibile verificare 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. Aspetto non trattato nella documentazione progettuale riguarda la necessità di eventuali modifiche alle pensiline esistenti a copertura della banchina del primo binario in relazione alle modifiche di quota dei marciapiedi e del piano dei binari. I piazzali antistanti le stazioni, per i quali sono previsti interventi di riqualificazione, sono tutelati ai sensi dell'art. 10, c. 1 e 4, lett. g) del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.,



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

pertanto le opere previste dovranno ottenere l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del Codice dei Beni culturali. In merito alla compatibilità dell'intervento con il contesto architettonico si rilevano le seguenti criticità e carenze documentali:

14. **Sovrappasso NV24 – IV24 (Km 64+080) Bozzolo:** l'innesto del cavalcaferrovia avviene su viale A. Valzania, di cui se ne prevede la modifica del tratto iniziale. Il viale, realizzato presumibilmente all'inizio del XX secolo, è 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. Il progetto, così come da proposta, interferisce con parte del viale, le alberature e il monumento, inserendosi nel tessuto urbano con una progettazione del tutto avulsa dal contesto. Ai fini della valutazione di compatibilità con il contesto architettonico si segnala che la documentazione di progetto risulta carente per quanto riguarda la cartografia storica, report fotografico ante operam e fotoinserimenti dell'opera;
15. **Sovrappasso NV27 – IV27 (Km 69+650) Marcaria:** il cavalcaferrovia non interferisce direttamente con la chiesa di San Giovanni Battista o il cimitero retrostante, tuttavia 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. Ai fini della valutazione di compatibilità con il contesto architettonico si segnala che la documentazione di progetto risulta carente per quanto riguarda report fotografico dell'area e del contesto ante operam e fotoinserimenti dell'opera;
16. **Sovrappasso NV33 – IV33 (Km 84+555) Curtatone:** 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. 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. Ai fini della valutazione di compatibilità con il contesto architettonico si segnala che la documentazione di progetto risulta carente per quanto riguarda report fotografico dell'area e del contesto ante operam e fotoinserimenti dell'opera;
17. **Sovrappasso NV34 – IV34 (Km 87+685) Mantova:** 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. Ai fini della valutazione di compatibilità con il contesto architettonico si segnala che la documentazione di progetto risulta carente per quanto riguarda report fotografico dell'area e del contesto ante operam, fotoinserimenti dell'opera, sezioni ambientali che illustrino il rapporto tra la nuova opera stradale e il bene culturale.

Si elencano di seguito indicazioni per l'integrazione della documentazione:

- j. **Sovrappasso NV24 – IV24 (Km 64+080) Bozzolo:** in considerazione dell'interesse storico rivestito da viale A. Valzania e della presenza di un monumento commemorativo al suo



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

- imbocco, si chiede di valutare una soluzione alternativa o modifiche progettuali che consentano di preservare la viabilità storica e la collocazione del monumento commemorativo. La documentazione progettuale dovrebbe essere integrata con lo studio dello sviluppo urbano in quest'area attraverso la documentazione catastale storica, report fotografico dell'area ante operam, e fotoinserimenti dell'intervento;
- k. **Sovrappasso NV27 – IV27 (Km 69+650) Marcaria:** in considerazione delle condizioni di contesto descritte al paragrafo precedente, si chiede di valutare una collocazione alternativa o la realizzazione di un sottopasso; 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;
- l. **Sovrappasso NV33 – IV33 (Km 84+555) Curtatone:** in considerazione di quanto descritto nel paragrafo precedente, si ritiene che la documentazione progettuale debba essere integrata con un'analisi di intervisibilità che evidenzi eventuali interferenze della nuova struttura con il bene culturale, anche in relazione a quanto previsto dalla progettazione dell'autostrada Cremona-Mantova. A questo proposito si auspica un coordinamento tra le due infrastrutture, onde evitare la realizzazione di due sovrappassi a poca distanza e nei pressi di un bene culturale;
- m. **Sovrappasso NV34 – IV34 (Km 87+685) Mantova:** considerata la non compatibilità dell'opera con la tutela del bene culturale, si chiede di valutare soluzioni alternative che prevedano una diversa collocazione del manufatto o la realizzazione di un sottopasso. 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 utile anticipare alcune indicazioni riguardanti gli aspetti di maggiore criticità:
- n. **Stazione ferroviaria Piadena (FV11):** 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. 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;
- o. **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. Per quanto riguarda 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;
- p. **Stazione ferroviaria Castellucchio (FV14):** per quanto concerne 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.

2.3. Beni archeologici 2.3.a. Esiti della procedura di Verifica preliminare dell'interesse archeologico:

Questo Ufficio, sulla base degli esiti della Verifica preliminare dell'interesse archeologico, ha richiesto con nota prot. 8124 del 7 novembre 2018 una campagna di sondaggi ubicati nei punti più complessi del tracciato; alla luce dei risultati delle indagini, ribadendo quanto indicato con nota prot. 6161 del 1 settembre 2020, si esprime parere di massima favorevole all'opera a condizione che sia rispettata la seguente prescrizione:

- q. per il potenziale rischio archeologico ravvisato lungo tutto il tracciato, tutte le operazioni di scavo previste nei tratti non indagati dai sondaggi, comprese le aree di accantieramento e le piste di transito dei mezzi, a partire dallo scotico, siano effettuate con l'assistenza di una ditta specializzata in ricerche archeologiche, con formale incarico e ad onere dell'Ente committente, ai sensi dell'art. 28, comma 4 del D. Lgs n. 42/2004 e diretti da questo Ufficio ai sensi dell'art. 88, comma I del



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

medesimo D.Lgs. Questo Ufficio, esaminati gli elaborati progettuali, lo Studio di Impatto Ambientale, verificata la situazione vincolistica delle aree interessate dall'intervento in argomento, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, esprime alcune perplessità, illustrate nei paragrafi precedenti, in merito alla realizzazione del progetto di raddoppio della linea ferroviaria nel tratto Piadena-Mantova. **Considerata la carenza di documentazione progettuale, di cui ai paragrafi 2.1.a e 2.2.a della presente relazione, per quanto attiene il profilo paesaggistico e architettonico, l'ufficio scrivente non ritiene di potersi esprimere sulla compatibilità dell'opera. Per quanto attiene alla tutela archeologica, si esprime parere di massima favorevole subordinato al rispetto della prescrizione di cui alla lettera q. Si resta a disposizione per qualunque esigenza di chiarimenti.**

CONSIDERATO che la Direzione generale scrivente ha trasmesso pertanto la richiesta di integrazioni all'Autorità competente con nota prot. 8539 del 16/03/2021, inviandola per conoscenza anche a RFI-Rete ferroviaria italiana, come di seguito riportata:

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



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

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 intercommessione 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.



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

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



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

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 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), Marcaria (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 cavalcaferrovia 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



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

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) Marcaria:

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.

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 annessi 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 fotoinserti 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 fotoinserti 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



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

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.

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.

CONSIDERATO che il Ministero della transizione ecologica ha trasmesso la suddetta richiesta di integrazioni alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA VAS con prot. n. 33404 del 30/03/2021, affinché la stessa valutasse di includere tale richiesta nella propria richiesta di integrazioni ovvero comunicasse di non rilevare la necessità di richiedere integrazioni proprie.

VISTA la nota di RFI Rete ferroviaria italiana prot. 774 del 16/06/2021, indirizzata all'Autorità competente e per conoscenza anche a questa Direzione generale, sullo stato del procedimento in corso, che così concludeva:

".....si resta in attesa di cortese e urgente riscontro da parte di codesta Direzione in merito allo stato della procedura con la definizione delle tempistiche per l'emissione del provvedimento di VIA, anche in considerazione dell'intervenuto inserimento del progetto nel PNRR di cui sopra cenno, delle correlate stringenti scadenze definite nello stesso, nonché dell'obbligo di questo Commissario di garantire il rispetto del crono programma già consegnato al MIMS."

CONSIDERATO che nella nota suddetta il proponente non citava la richiesta di integrazioni formulata da questa Direzione generale e di cui comunque era a conoscenza.

ACQUISITO il contributo istruttorio prot. 41596 del 10/12/2021 del Servizio II di questa Direzione generale che si riporta integralmente:

In riferimento alla procedura in oggetto, facendo seguito alla richiesta formulata da codesto Servizio con nota prot.32300 del 05.11.2020, preso atto della documentazione progettuale e di quanto comunicato dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Cremona, Lodi e Mantova con nota prot. 9085 del 04.12.2020, per quanto di competenza si rappresenta quanto segue.

Considerati gli esiti della verifica preventiva dell'interesse archeologico e le valutazioni condotte dalla Soprintendenza sul potenziale archeologico dell'area interessata dal tracciato in progetto, si condivide il parere favorevole espresso dall'Ufficio territoriale con prescrizione di assistenza archeologica per tutte le operazioni di scavo nei tratti non preliminarmente indagati mediante sondaggi, comprese le aree di accantieramento e le piste di transito dei mezzi, a partire dallo scotico, non potendosi comunque escludere la sussistenza di stratigrafie archeologiche.

La sorveglianza archeologica dovrà essere eseguita da parte di archeologi specializzati operanti sotto la direzione scientifica della Soprintendenza, con oneri a carico della committenza.

Le date di inizio dei lavori, con le indicazioni della ditta archeologica incaricata, andranno comunicate per iscritto alla Soprintendenza con congruo anticipo, al fine di concordare le modalità di intervento.

Resta ferma la facoltà della Soprintendenza di intervenire, in base a eventuali emergenze archeologiche individuate in corso d'opera, con ulteriori indicazioni e prescrizioni, volte ad assicurare la compatibilità di quanto progettato con la tutela del patrimonio archeologico, e che potranno prevedere specifiche soluzioni tecniche e/o modifiche progettuali.

ACQUISITO il contributo istruttorio prot. 382 del 05/01/2022 del Servizio III di questa Direzione generale che si riporta integralmente:



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

In riferimento al procedimento in oggetto, preso atto di quanto rappresentato dalla Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova con nota prot. n. 9085 del 04.12.2021 e a seguito di esame della documentazione sul sito del Ministero della transizione ecologica, per quanto di competenza si concorda con il parere espresso dalla Soprintendenza e con le integrazioni documentali richieste.

In particolare, in relazione alle possibili interferenze con i beni architettonici presenti nell'area, si rappresenta che:

- condizione necessaria per l'autorizzazione alla demolizione dei 4 manufatti di attraversamento di corsi d'acqua è l'esito negativo della verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 42/2004. In particolare si sottolinea la criticità già evidenziata dalla Soprintendenza rappresentata dalla prevista demolizione dal manufatto di attraversamento del Canale Dugale e, soprattutto, del ponte sul fiume Oglio, "rilevante testimonianza storica legata alla costruzione della linea ferroviaria";
- la demolizione dei fabbricati D8 bis, D10, D11, D16, D23, D24, D25, D28, D34, D35, D36, D37, D38, D42, D43, D49, D52, D55, D56, D57, è ammessa solo nel caso in cui venisse accertata la non necessità di sottoposizione alla procedura di Verifica dell'interesse culturale di cui all'art. 12 del D.Lgs. 42/2004; ovvero nel caso in cui la medesima procedura si concluda con esito negativo;
- per quanto riguarda gli interventi previsti sulle stazioni ferroviarie di Piadena (FV11), Bozzolo (FV12), Marcaria (FV13) e Castellucchio (FV14), edifici tutelati ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 42/2004, si ricorda che sarà necessario acquisire dalla competente Soprintendenza l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del Codice, e si condividono le perplessità già avanzate dalla Soprintendenza stessa in relazione alle possibili modifiche di prospetti, serramenti e pensiline esistenti;
- per quanto riguarda gli interventi sui sovrappassi NV24 – IV24 (Km 64+080) Bozzolo, NV27 – IV27 (Km 69+650) Marcaria, NV33 – IV33 (Km 84+555) Curtatone e NV34 – IV34 (Km 87+685) Mantova, si concorda con la richiesta integrativa di report fotografico ante operam e fotoinserimenti dell'opera; in dettaglio si richiede inoltre di:
 - Sovrappasso NV24 – IV24 (Km 64+080) Bozzolo: valutare una soluzione alternativa o modifiche progettuali che consentano di preservare la viabilità storica e la collocazione del monumento commemorativo;
 - Sovrappasso NV27 – IV27 (Km 69+650) Marcaria: valutare una collocazione alternativa o la realizzazione di un sottopasso;
 - Sovrappasso NV33 – IV33 (Km 84+555) Curtatone: approfondire adeguatamente i rapporti di intervisibilità della nuova struttura con il bene culturale;
 - Sovrappasso NV34 – IV34 (Km 87+685) Mantova: valutare una collocazione alternativa del sovrappasso o la realizzazione di un sottopasso.

ESAMINATO il progetto che prevede il raddoppio in affiancamento della linea ferroviaria esistente nel tratto Piadena-Mantova, con la realizzazione di barriere antirumore in alcune sezioni del tracciato, nuovi sovrappassi e nuovi viadotti;

CONSIDERATO che l'intervento proposto, nel suo sviluppo lungo l'esistente tratta ferroviaria, attraversa aree tutelate ai sensi dell'art. 136 e dell'art.142 (lettere b, c, f) del D.Lgs. 42/2004 e smi, come indicate nel citato parere della Soprintendenza competente ed in generale attraversa la pianura dove le visuali da e verso la linea ferroviaria sono ampie e profonde;

CONSIDERATO che nelle aree direttamente interessate dal progetto o nelle immediate vicinanze si trovano i seguenti beni sottoposti alla Parte II del D.Lgs. 42/2004:

Beni culturali

Nel comune di **Curtatone**:

1. Villa L'Eremo con giardino e annessi di cui al D.M. 22/08/1994 (situata nei pressi della nuova opera prevista NV33).

Beni tutelati ope legis ai sensi dell'art. 10, comma 1 (con indicazione dello stato delle procedure di cui all'art. 12):

Nel comune di **Piadena-Drizzona**:

2. Stazione ferroviaria (FV11), via Amendola (interesse culturale non verificato)
3. Ponte ferroviario sul canale Dugale (interesse culturale non verificato)

Nel comune di **Bozzolo**:



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

4. Stazione ferroviaria (FV12), via N. Caix (interesse culturale non verificato)
 5. Ponte ferroviario sul Fiume Oglio (interesse culturale non verificato)
 Nel comune di **Marcaria**:
 6. Stazione ferroviaria (FV13), via stazione (interesse culturale non verificato)
 7. Ponte ferroviario sul Fiume Oglio (interesse culturale non verificato)
 8. Ponte ferroviario sul torrente Tartaro (interesse culturale non verificato)
 9. Chiesa di San Giovanni Battista e cimitero (interesse culturale non verificato)
 Nel comune di **Curtatone**:
 10. Ponte ferroviario sul Cavo Osone (interesse culturale non verificato)
 Nel comune di **Castellucchio**:
 11. Stazione ferroviaria (FV14), via stazione (interesse culturale non verificato)
 Nel comune di **Mantova**:
 12. Cimitero monumentale (interesse culturale non verificato)

CONSIDERATE le criticità, sotto il profilo paesaggistico, dovute all'inserimento di lunghi tratti di barriere acustiche opache, di altezza rilevante;

CONSIDERATO che il progetto di raddoppio della linea ferroviaria esistente prevede la demolizione dei seguenti manufatti sottoposti alla disciplina della Parte II del D.Lgs. 42/2004 ai sensi dell'art. 10 comma 4 e 12 comma 1:

- Viadotto sul Canale Dugale (VI01):**
- Viadotto sul Fiume Oglio (VI02)**
- Viadotto sul Torrente Tartaro (VI03)**
- Viadotto sul Cavo Osone (VI04)**

CONSIDERATO che il raddoppio della linea ferroviaria esistente comporta la demolizione dei seguenti 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 sottoposizione alla procedura di Verifica dell'interesse culturale di cui all'art. 12 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.**

CONSIDERATO che sui 22 punti evidenziati nella richiesta di integrazione di questa Direzione generale prot. 8539 del 16/03/2021, il proponente ha comunque ritenuto di non fornire elementi integrativi.

CONSIDERATI i seguenti punti critici del progetto, per incompatibilità delle soluzioni previste o per carenza documentale, come evidenziati nella suddetta nota della Direzione generale per le motivazioni ivi esplicitate:

- Nuovo Viadotto sul Canale Dugale
- Nuovo Viadotto sul Fiume Oglio
- Viadotto sul Torrente Tartaro
- Viadotto sul Cavo Osone
- Sovrappasso NV22-IV 22
- Sovrappasso NV23-IV23
- Sovrappasso NV26-IV26
- Sovrappasso NV31-IV31
- Sovrappasso NV32-IV32
- Sovrappasso NV34-IV34
- Sovrappasso ciclopedonale NV37
- Fabbricato tecnologico FA01 Mantova
- Fabbricato tecnologico FA04 Mantova
- Stazioni ferroviarie di Padena (FV11), Bozzolo (FV12), Marcaria (FV13) e Castellucchio (FV14)
- Sovrappasso NV24 – IV24 (Km 64+080) Bozzolo
- Sovrappasso NV27 – IV27 (Km 69+650) Marcaria
- Sovrappasso NV33 – IV33 (Km 84+555) Curtatone



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

RITENUTO in particolare che il viadotto sul Fiume Oglio, risalente alla seconda metà del XIX, realizzato con un sistema a travatura metallica su spalle e pile in alveo in laterizio e pietra, costituisca una rilevante testimonianza storica legata alla costruzione della linea ferroviaria completata nel 1874.

VISTO quanto disposto dall'art. 12 comma 1 del D.Lgs 42/2004: "*Le cose indicate all'articolo 10, comma 1, che siano opera di autore non più vivente e la cui esecuzione risalga ad oltre settanta anni, sono sottoposte alle disposizioni della presente Parte fino a quando non sia stata effettuata la verifica di cui al comma 2.*"

CONSIDERATO che pur in assenza della verifica di interesse culturale prevista dall'art. 12 del D. Lgs 42/2004, segnalata più volte al proponente come opportuna per i manufatti di cui il progetto prevede la demolizione, le valutazioni istruttorie condotte nel procedimento di VIA hanno evidenziato in particolare la criticità della demolizione del Viadotto sul fiume Oglio, come indicato nel parere della Soprintendenza ABAP per le Cremona, Lodi e Mantova prot 8052 del 08/04/2021 e confermato nel contributo istruttorio del Servizio III di questa Direzione generale prot. 382 del 05/01/2022;

A conclusione dell'istruttoria inerente alla procedura in oggetto, viste e condivise le valutazioni delle Soprintendenze ABAP competenti e il contributo istruttorio del Servizio II - *Scavi e tutela del patrimonio archeologico* e del Servizio III- *Tutela del patrimonio artistico, storico e architettonico* di questa Direzione generale ABAP, esaminati gli elaborati progettuali, il SIA e tutta l'ulteriore documentazione prodotta da RFI S.p.A nel corso del procedimento, questa **Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio, esprime**

parere tecnico istruttorio favorevole

alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata da RFI S.p.A per il **progetto definitivo del "Raddoppio della tratta Piadena-Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova con Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. 120/2017"**, nei comuni di Mantova, Calvatone, Piadena, Marcaria, Curtatone, Tornata, Castellucchio, Bozzolo, alle seguenti condizioni.

1. Non è ammessa la demolizione del Viadotto sul Fiume Oglio, quantunque debba essere espletata la Verifica dell'interesse culturale, in quanto rilevante testimonianza storica legata alla costruzione della linea ferroviaria e connotativa del paesaggio stesso.
Ambito di applicazione: componenti: beni culturali.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva
Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.
2. La demolizione del Viadotto sul Canale Dugale (VI01), del Viadotto sul Torrente Tartaro (VI03) e del Viadotto sul Cavo Osone (VI04) è ammessa solo in caso di Verifica di interesse culturale con esito negativo.
Ambito di applicazione: componenti: beni culturali.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva
Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.
3. La demolizione dei fabbricati D8 bis, D10, D11, D16, D23, D24, D25, D28, D34, D35, D36, D37, D38, D42, D43, D49, D52, D55, D56, D57, è ammessa nel caso in cui venisse accertata la non necessità di sottoposizione alla procedura di Verifica dell'interesse culturale di cui all'art. 12 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., ovvero nel caso in cui la medesima procedura si concluda con esito negativo.
Ambito di applicazione: componenti: beni culturali.



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

11/01/2022

24/29

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva
Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

4. Dovrà essere approfondito, anche mediante la elaborazione di specifici fotoinserimenti, lo studio dell'inserimento dei seguenti nuovi manufatti dovrà essere al fine di valutarne la compatibilità con il contesto paesaggistico

Nuovo Viadotto sul Canale Dugale
Nuovo Viadotto sul Fiume Oglio
Nuovo Viadotto sul Torrente Tartaro
Nuovo Viadotto sul Cavo Osone
Sovrappasso NV22-IV 22
Sovrappasso NV23-IV23
Sovrappasso NV26-IV26
Sovrappasso NV31-IV31
Sovrappasso NV32-IV32
Sovrappasso NV34-IV34
Sovrappasso ciclopedonale NV37
Fabbricato tecnologico FA01 Mantova
Fabbricato tecnologico FA04 Mantova

Ambito di applicazione: componenti: paesaggio.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva
Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

5. Per il Sovrappasso NV23-IV23 (Km 59+573) fraz. Tornata-Calvatone (CR), che comporta anche 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 Dugale, dovrà essere valutata una soluzione alternativa in modo da sfruttare la viabilità esistente, ovvero dovrà essere prevista la costruzione di un sottopasso, evitando la realizzazione di nuovi tratti stradali di lunghezza rilevante in contesti agricoli e lungo il canale Dugale.

Ambito di applicazione: componenti: paesaggio.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva
Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

6. Per il Sovrappasso ciclopedonale NV37 (Km 83+905) Curtatone (MN):
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), dovrà essere valutata 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.
Sarà necessario pertanto a tal fine produrre un approfondimento progettuale mediante la



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

*

elaborazione di un 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.).

Ambito di applicazione: componenti: paesaggio.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

7. Fabbricato tecnologico FA04 Mantova:

dovrà essere elaborata una nuova soluzione architettonica che tenga conto della visibilità dell'area, oltre che dagli ambiti ferroviari, anche da viale Luigi Martini e dal percorso ciclopedonale d'argine esistente lungo il Lago Superiore, sottoposto a tutela paesaggistica, costituendo 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 deve 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. In particolare dovranno essere individuate scelte più attente al contesto in merito ai materiali della recinzione e alle griglie delle aperture, alle cromie delle finiture, valutando anche la possibilità di realizzare opere a verde per mitigarne la vista dai percorsi d'ambito.

Ambito di applicazione: componenti: paesaggio.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

8. 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.), dovranno essere 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. Analoghe soluzioni potranno essere adottate 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.

Ambito di applicazione: componenti: paesaggio.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

9. Per il sovrappasso NV32-IV32 (Km 82+088) a Curtatone, la nuova rotonda prevista in luogo dello svincolo con la S.P.10, dovrà essere il più possibile mantenuta entro il sedime stradale esistente; dovrà inoltre essere valutata la possibilità di utilizzo della strada vicinale Osanne, in alternativa alla creazione di un nuovo sedime stradale ad essa parallelo, nel tratto a nord della linea ferroviaria; nel tratto a sud, invece, la nuova strada di imbocco del cavalcavia dovrà seguire il tracciato della



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

cavedagna esistente.

Ambito di applicazione: componenti: paesaggio.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

10. Fabbricato tecnologico FA01 a Mantova:

considerato che il progetto prevede l'abbattimento di alcuni esemplari arborei per l'ampliamento del piazzale, dovrà essere valutato il mantenimento del livello di mitigazione attuale dell'area dalla S.P. 10 sopraelevata;

Ambito di applicazione: componenti: paesaggio.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

11. Stazioni ferroviarie di Piadena (FV11), Bozzolo (FV12), Marcaria (FV13) e Castellucchio (FV14): trattandosi di edifici tutelati ai sensi dell'art. 10, c. 1 e 5 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. per gli interventi previsti sarà necessario acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del Codice dei Beni culturali, al pari degli interventi sui piazzali antistanti le stazioni, tutelati ai sensi dell'art. 10, c. 1 e 4, lett. g) del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.,

In riferimento all'innalzamento della quota del marciapiede (+55 cm) sul primo binario ed alle conseguenti modifiche delle aperture e dei serramenti dei fabbricati in affaccio sulla banchina dovranno essere forniti la documentazione fotografica di tali edifici dal lato dei binari e maggiori dettagli sulle modifiche necessarie ai prospetti suddetti, nonché approfondimenti su 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.

Ambito di applicazione: componenti: beni culturali.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

12. Sovrappasso NV24 – IV24 (Km 64+080) Bozzolo:

A causa dell'interferenza con parte del viale A. Valzania, con le sue alberature e con il monumento dedicato a Giuseppe Garibaldi (busto su colonna) all'incrocio con via XXV Aprile, risalenti agli inizi del XX secolo, dovranno essere valutate una soluzione alternativa o modifiche progettuali che consentano di preservare la viabilità storica e la collocazione del monumento commemorativo; gli approfondimenti dovranno comunque essere corredati da cartografia storica, report fotografico *ante operam* e fotoinserimenti dell'opera.

L'eventuale spostamento è comunque soggetto ad autorizzazione ai sensi dell'art. 21 comma 1 lettera a) del D.Lgs 42/2004.

Ambito di applicazione: componenti: beni culturali.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

13. Sovrappasso NV27 – IV27 (Km 69+650) Marcaria:



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

dovrà essere approfondita, con report fotografico ante operam e fotoinserimenti, l'interferenza visiva con la chiesa di San Giovanni Battista e il cimitero retrostante, il cui godimento visivo è già danneggiato dalla presenza dell'antenna di telefonia mobile esistente e a fronte della previsione, dal confronto con la documentazione disponibile per la realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova, di un sovrappasso autostradale lungo strada San Giovanni, a nord della chiesa e del cimitero.

Ambito di applicazione: componenti: beni culturali.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

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

dovrà essere approfondita, con report fotografico *ante operam* e fotoinserimenti, l'interferenza visiva con Villa Eremo per la previsione di una porzione di nuova viabilità di collegamento con strada Eremo e di una struttura sopraelevata in un contesto agricolo pianeggiante; tale approfondimento dovrà inoltre prendere in considerazione i rapporti di intervisibilità tra l'area, il bene culturale e le strutture annesse all'autostrada Cremona-Mantova e sviluppare il coordinamento con l'opera compensativa Variante ex S.S. 10 Curtatone dell'autostrada Cremona-Mantova, che prevede un sovrappasso ferroviario in posizione più a est rispetto all'opera NV33. Tale coordinamento e razionalizzazione deve evitare la realizzazione di due sovrappassi a poca distanza e nei pressi del bene culturale.

Ambito di applicazione: componenti: beni culturali.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

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

dovrà essere studiata una collocazione alternativa del sovrappasso ovvero la realizzazione di un sottopasso, a causa dell'interferenza diretta con il Cimitero monumentale della città, con il muro a sostegno della viabilità previsto lungo il lato est del cimitero, tra l'altro 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). 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.

Ambito di applicazione: componenti: beni culturali.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente alla progettazione esecutiva/Fase di progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

16. Dovrà essere garantita l'assistenza archeologica per tutte le operazioni di scavo nei tratti non preliminarmente indagati mediante sondaggi, comprese le aree di accantieramento e le piste di transito dei mezzi, a partire dallo scotico, non potendosi comunque escludere la sussistenza di stratigrafie archeologiche.

La sorveglianza archeologica dovrà essere eseguita da parte di archeologi specializzati operanti sotto la direzione scientifica della Soprintendenza, con oneri a carico della committenza.

Le date di inizio dei lavori, con le indicazioni della ditta archeologica incaricata, andranno



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

comunicate per iscritto alla Soprintendenza con congruo anticipo, al fine di concordare le modalità di intervento.

Resta ferma la facoltà della Soprintendenza di intervenire, in base a eventuali emergenze archeologiche individuate in corso d'opera, con ulteriori indicazioni e prescrizioni, volte ad assicurare la compatibilità di quanto progettato con la tutela del patrimonio archeologico, e che potranno prevedere specifiche soluzioni tecniche e/o modifiche progettuali.

Ambito di applicazione: componenti: beni culturali-archeologia

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: CORSO D'OPERA – Fase di cantiere – Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera

Verifica di ottemperanza: MiC – Soprintendenza ABAP per le province di Cremona, Lodi e Mantova.

Alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni sopra riportate si provvederà con oneri a carico del proponente.

Si ricorda altresì che, qualora durante i lavori dovessero intervenire circostanze a modificare i presupposti, congetturali o di fatto, sui quali il presente parere si fonda, dovranno essere immediatamente notificate alla Soprintendenza competente.

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 V
Arch. Rocco Rosario TRAMUTOLA

IL DIRETTORE GENERALE
Arch. Federica GALLONI



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