



Provincia di Cremona

Settore Ambiente e Territorio

Corso Vittorio Emanuele II, 17 – 26100 Cremona
tel. 0372 – 4061
casella P.E.C.: protocollo@provincia.cr.it

Il numero e la data di protocollo
del presente documento sono contenuti
nel file di segnature xml

Rif. prot. n. 56754/2020

Oggetto: PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 23, DEL D.LGS. 152/2006 E SS.MM.II. E VERIFICA PIANO DI UTILIZZO TERRE, EX D.P.R. 120/2017, ART. 9. PROGETTO DEFINITIVO DEL RADDOPPIO DELLA TRATTA PIADENA-MANTOVA, 1° FASE FUNZIONALE DEL RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA CODOGNO-CREMONA-MANTOVA. - **PARERE FINALE**
PROPONENTE: **R.F.I. RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA** - [Rif. nel sistema informativo nazionale: **ID 5610**].

Spett.le **Ministero della Transizione Ecologica**
P.E.C.

Spett. **Regione Lombardia**
U.O. Valutazioni e autorizzazioni ambientali
P.E.C.

Facendo seguito alla nota del 27/07/2022 [prot. n. 57705] di Regione Lombardia, con cui si comunica che la documentazione integrativa relativa alla procedura in argomento è scaricabile nella sezione "Documentazione Integrativa" del "portale VIA-VAS" del MiTe: <https://va.mite.gov.it/it> [codice identificativo del procedimento amministrativo ID 5610], e si evidenzia al contempo che l'espressione del parere di merito sarebbe dovuto pervenire entro il 25 agosto c.a., con la presente s'inoltra il contributo tecnico di competenza dell'Amministrazione Provinciale di Cremona.

Rimanendo a disposizione per ogni ulteriore chiarimento, è gradita l'occasione per porgere distinti saluti.

IL DIRIGENTE AD INTERIM

(Arch. Giulio Biroli)

Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 21 del D. lgs. 82/2005 e s. m. i.

CONTRIBUTO TECNICO

1. PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

Il documento di controdeduzione prodotto dal proponente (cod. elaborato NM2503D05RGMD000X002A) prende in esame le osservazioni espresse da questi Uffici e ai punti 7.5 e 7.6 esprime alcune considerazioni degli aspetti analizzati.

Il punto 7.5 precisa che le richieste relative alla valutazione delle interferenze della linea ferroviaria e delle opere viabilistiche previste con il geosito "Vallecole delle Gambine", sono state riportate all'interno della *Relazione generale* dello studio di impatto ambientale e nell'elaborato cartografico "*Carta del patrimonio culturale e storico testimoniale*". Nel merito, si prende atto dell'integrazione e nulla si osserva.

L'analisi/soluzione tecnica prospettata al punto 7.6, riferita alla tutela del naviglio storico Dugale Delmona, evidenzia come l'area circostante l'attraversamento del canale sia del tutto priva di assi viari, compresa la viabilità interpodereale. Nello specifico, gli assi viari più prossimi al punto di attraversamento, distano da questo circa 600 e 900 metri. La distanza intercorrente tra punti di vista e linea ferroviaria risulta quindi talmente elevata da non rendere visibili neppure quegli elementi, quali i pali della trazione elettrica, che solitamente ne denunciano la presenza.

Nel merito, si concorda con il giudizio espresso nel documento citato, il quale ritiene che qualsiasi variazione dell'attuale configurazione del tratto di attraversamento del Dugale Delmona, da parte della linea ferroviaria, risulti totalmente non percepibile, in virtù anche del fatto che in corrispondenza delle opere di attraversamento è previsto l'inserimento di fasce ripariali arboreo-arbustive, al preciso fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera in progetto.

In conclusione, si valuta che la documentazione integrativa prodotta sia da ritenersi esaustiva e che, per quanto di competenza null'altro vi sia da osservare sul progetto presentato.

2. COMPONENTE GEOLOGICA ED IDROGEOLOGICA

Per quanto attiene alle tematiche in ordine alla componente geologica s.l. dall'analisi della nuova documentazione prodotta si constata il recepimento della richiesta di revisione dei coefficienti di permeabilità utilizzati per il dimensionamento delle opere disperdenti previste (cui si è fatto riferimento nel precedente paragrafo), con conseguente adeguamento progettuale delle opere stesse.

Strettamente correlata a questa tematica, si osserva anche come la documentazione sia stata ulteriormente rivista mediante l'aggiornamento delle curve di probabilità pluviometrica (i.e. L.S.P.P. - linea segnalatrice di probabilità pluviometrica), recependo così la richiesta da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativamente all'analisi pluviometrica.

Dall'analisi della documentazione integrativa prodotta [rif. ID 5610], in ordine alle tematiche relative alla componente geologica e per quanto di competenza, nulla si ha da osservare.

3. COMPONENTE AMBIENTALE

Biodiversità

Lo Studio di impatto Ambientale (Rev. B, giugno 2022) mantiene alcune carenze ed imprecisioni nella caratterizzazione ambientale (ad esempio, fra le specie residuali delle vegetazioni originali sono citate rovere (*Quercus petraea*), orniello (*Fraxinus ornus*), carpini e roverella (*Quercus pubescens*), estranee al contesto). I possibili impatti riguardanti la biodiversità suggeriti dagli scriventi Uffici come conseguenza della realizzazione delle opere (eliminazione di elementi naturali del paesaggio agrario, interferenza dell'opera con la connettività ecologica del territorio interessato, soprattutto in termini di possibili effetti di tutto ciò sulla fauna) appaiono considerati solo in parte all'interno della "Relazione generale" (REV B) dello Studio di Impatto Ambientale e nella "Relazione di Incidenza" (REV B). Manca una puntuale valutazione degli elementi vegetazionali effettivamente presenti sul campo e che possono essere compromessi dalla realizzazione delle opere previste; oltre all'elaborato grafico "Analisi delle risorse naturali: suolo, vegetazione e biodiversità" (NM2503D22N4SA0001004B), desunto da fonti cartografiche non sempre aggiornate, sarebbe stata necessaria la precisa quantificazione dello stato di fatto delle vegetazioni designate alla eliminazione. Fatta questa premessa, la superficie di vegetazione naturale o seminaturale sottratta in modo definitivo è stimata (per l'intera tratta Piacenza-Mantova), secondo il S.I.A. (REV B), in circa 38.675 mq; tale computo viene confrontato con la superficie pari a circa 204.400 mq destinata dal progetto ad interventi a verde, non distinta nelle diverse tipologie di opere che la

compongono. L'inclusione degli interventi di ripristino agricolo (ovvero, del ripristino del suolo agricolo, temporaneamente sottratto dalle aree di cantiere) nell'ambito delle opere a verde da realizzarsi, appare un adempimento doveroso che non si ritiene però possa contribuire alla mitigazione del decremento di biodiversità provocata dalla perdita definitiva di vegetazione naturale sopra citata. La posa di una recinzione continua lungo tutto il percorso dell'infrastruttura ferroviaria è un elemento nuovo che può impattare su alcune categorie faunistiche; la tutela della fauna terrestre si attua con accorgimenti volti ad evitarle eventuali incidentalità, ma anche conservandone la possibilità di libera distribuzione sul territorio, che non può essere sostituita dall'esistenza di varchi limitati e localizzati. Il tema della recinzione, e delle eventuali ripercussioni sulla fauna, è stato ignorato dalla "Relazione generale" (REV B) dello Studio di Impatto Ambientale e dalla "Relazione di Incidenza" (REV B). Considerato anche il futuro completamento verso ovest del raddoppio ferroviario, e rammentato che il territorio in argomento è stato teatro, negli ultimi anni, della spontanea espansione di alcune entità faunistiche (talune anche protette dalla normativa, come, ad esempio, l'istrice o lo sciacallo dorato), si ritiene opportuno acquisire puntuali valutazioni sugli impatti della posa di una cospicua barriera che intercetta le direttrici di spostamento della fauna terrestre e, se risultasse necessaria, la predisposizione lungo il tracciato adeguati "passaggi" in sicurezza per la fauna.

Per quanto riguarda il fosso di guardia che verrà realizzato lungo il tracciato ferroviario, per i tratti per i quali è prevista la posa di canaline in calcestruzzo, si ribadisce l'osservazione riguardante la necessità di strutturarlo in modo di consentire l'agevole risalita delle piccola fauna che vi entrasse accidentalmente, che non risulta ancora essere stata recepita con una specifica previsione progettuale.

In merito alle osservazioni già avanzate riguardanti, in sostanza, richieste di mantenimento della funzionalità delle reti ecologiche, si rileva, nelle controdeduzioni del proponente, una generica disponibilità a considerare l'eventuale possibilità di conservazione della vegetazione esistente e di ripristino di quella eliminata nel corso dei lavori; si suggerisce l'effettivo recepimento delle suddette osservazioni attraverso l'inserimento nel progetto di tutte le misure (mitigazioni, o compensazioni, "a verde") necessarie ad armonizzare le opere infrastrutturali con la pianificazione vigente in materia di salvaguardia ecologica del territorio (D.G.R. 10962/2009, D.d.G. 45172007). Pur prendendo atto dei vincoli regolamentari derivanti dalla normativa vigente per la sicurezza delle ferrovie (D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, in particolare artt. 52 e 55), si suggerisce di valutare la possibilità, ove non ci siano le condizioni normative per il ripristino in loco della vegetazione eliminata con i lavori, di attuare misure compensative attraverso la piantumazione di superfici vegetate in altra sede (possibilmente, limitrofa).

Si ripropone infine una precedente osservazione che non risulta essere stata considerata nelle controdeduzioni del proponente; la Tavola NM2503D22N51M0002001B (nemmeno la REV B, come la precedente versione della "Carta dei vincoli e delle tutele") non sembra rilevare la presenza del bosco (inteso come "Area tutelata per legge" da parte dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004), nel sito dove, con variante del tracciato attuale, sarà realizzato il nuovo ponte ferroviario sul Dugale Delmona. Secondo il vigente Piano di Indirizzo Forestale della provincia di Cremona, le fasce di vegetazione arborea situate lungo il Dugale Delmona, a ridosso dell'attuale ponte ferroviario sul medesimo canale, ed, in particolare, in corrispondenza di quello che sarà il sedime del nuovo tracciato della linea Piacenza - Mantova, sono considerate bosco ai sensi di legge ("saliceto di ripa"; vedi anche Geoportale regionale, Carta forestale "Perimetro del bosco"), con conseguenti tutele dal punto di vista forestale ma anche da quello paesaggistico. Sempre in riferimento ai boschi individuati dal PIF lungo il Dugale Delmona, ed in mancanza del recepimento di tale vincolo nella "Carta dei vincoli e delle tutele", non è possibile valutare l'interferenza fra l' "opera viaria connessa" che si diparte dalla S.p. 31 (Via Roma) e sembra costeggiare ed, in mappa, sovrapporsi al bosco, lungo un tratto del medesimo Dugale Delmona, che è affiancato, secondo il P.I.F., dalla già citata fascia boscata. La verifica delle effettive sovrapposizioni fra il bosco e le opere in previsione è indispensabile per la definizione delle pratiche autorizzative necessarie all'eventuale trasformazione di vegetazione boscata.

Studio di Impatto Ambientale

- Per quanto concerne i significativi punti di interferenza tra gli assi infrastrutturali CR-MN e Ti.Bre con l'opera in progetto [integrazione recepita al punto 1.17. della richiesta del MiTe], il Proponente dichiara che: "Relativamente alla compatibilizzazione dei progetti ferroviario e

autostradale, si sono svolti tavoli tecnici di confronto al fine di rendere coerenti i due progetti infrastrutturali, sia per quanto riguarda l'asse principale sia per le viabilità trasversali di ricucitura delle strade interferite. Durante il periodo di confronto, si è resa disponibile l'ultima revisione del progetto autostradale con la modifica nel tratto tra Curtatone e Mantova, dato di base per l'aggiornamento del progetto ferroviario per le opere di soppressione PL. Si è pertanto condiviso di prevedere, nell'ambito dell'intervento ferroviario, la realizzazione delle nuove viabilità in modo da anticipare alcuni interventi autostradali, evitando false spese e riducendo gli interventi dove possibile, ottimizzando così l'uso del suolo. Nelle "Corografie interventi ferroviari e stradali" (NM2503D26C3IF0001003B-4B) sono riportati gli interventi ferroviari e autostradali con evidenza della compatibilizzazione di cui sopra." ed inoltre afferma che: "Il progetto autostradale acquisito nel corso dei tavoli tecnici organizzati dalla Regione Lombardia non risulta interferente con il progetto ferroviario nel tratto in variante rispetto alla Linea Storica in corrispondenza del Canale Dugale Tagliata."

Preso atto di quanto asserito e rappresentato nell'elaborato NM2503D26C3IF0001003B, non avendo a disposizione un tracciato differente da quello per il quale è stato apposto il vincolo ai sensi dell'art. 19 della l. r. 9/2001, che definisce il corridoio di salvaguardia per ogni fattispecie infrastrutturale e appone la salvaguardia urbanistica sulle aree interne al corridoio individuato, a parere di questi Uffici permangono le perplessità in precedenza evidenziate.

In merito all'osservazione ed alla richiesta di chiarimenti recepita dal Ministero ai punti 7.3, 12.3 e 12.4, il Proponente specifica che, con riferimento al ponte esistente sul Canale Dugale Tagliata (Cavo Delmona), sono state rilevate condizioni di insufficienza idraulica e per tale ragione ne è stata progettualmente prevista la demolizione. Inoltre, fa presente che detto ponte presentava all'attivazione della Linea Storica una configurazione con impalcato centrale "... in ferro di m. 8.00 ..." sostituito successivamente da una diversa tipologia di impalcato che ne ha pesantemente alterato l'architettura originaria. La verifica di interesse culturale è stata espletata ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs 42/2004 con esito negativo. Con la nuova proposta progettuale che comporta la demolizione del ponte esistente e la contestuale rimozione del tratto di Linea Storica fra l'inizio e la fine della variante planimetrica relativa, verranno ripristinate, 150 m più a monte, le condizioni caratterizzanti il ponte esistente per quel che concerne la manutenibilità delle sponde del Canale Dugale Tagliata, nonché consentite le accessibilità ai fondi (non lasciando aree intercluse fra il vecchio ed il nuovo sedime ferroviario). Rispetto a tali aspetti (durante la fase di realizzazione dell'opera), si rimarca la necessità di garantire le portate normalmente assicurate nel periodo irriguo e di non ridurre la portata; tale osservazione è valida anche per tutti gli altri corsi irrigui con cui l'infrastruttura ferroviaria interferisce [vedi ad esempio: Canale di Irrigazione da Calvatone in comune di Tornata - scolo Gambina di sotto in comune di Piadena]. Oltre alle misure previste di costituire un filare lungo il nuovo asse ferroviario, oltre al ripristino dei luoghi e alla bagnatura in fase di cantiere, si ribadisce la richiesta che le aree destinate a cantiere siano utilizzate per la realizzazione di una mitigazione a verde più cospicua [elaborato NM2503D22N4SA0001016B].

In merito al sovrappasso NV23-IV23 (Km 59+573) fraz. Tornata-Calvatone (CR) [integrazione recepita al punto 12.8. della richiesta del MiTe] ed all'interferenza con il sovrappasso stradale previsto sulla Ti-Bre, il progetto è stato modificato, come si evince dalla "Planimetria di progetto" NM2503D26P7NV2300001B aggiornata, e la viabilità attraversa la linea ferroviaria in sottopasso. Il progetto definitivo è stato integrato con la corografia riportante tutte le opere ferroviarie e stradali inerenti il raddoppio della linea, e con il tracciato attualmente disponibile dell'autostrada Cremona-Mantova, completo delle opere accessorie (sovrappassi, svincoli, opere compensative ecc) [elaborati NM2503D26C3IF0001003B - NM2503D26C3IF0001004B - integrazione recepita al punto 12.1 della richiesta del MiTe].

Si ricorda inoltre che:

- l'eventuale derivazione di acque necessarie per lo svolgimento delle fasi di cantiere dovrà essere preventivamente concessa dalla Provincia di Cremona;
- l'eventuale scarico di reflui derivanti dai servizi igienici realizzati nei campi - base dovrà essere preventivamente autorizzata dalla Provincia di Cremona;
- l'attività di stoccaggio di materiali polverulenti dovrà essere svolta nel rispetto delle prescrizioni specifiche e generali riportate nell'Allegato Tecnico n. 35 al D. D. S. n. 8213 del 6.8.2009.

Considerata l'importanza ambientale delle mitigazioni e compensazioni proposte dal Parco Oglio Sud, si chiede di tenere in debita considerazione quanto espresso con decreto n. 286 del 12/02/2022 (in allegato).

In ultimo, una volta approvato il progetto, si rinnova la richiesta di trasmissione in formato [.dwg -dxf -shp] del tracciato definitivo.

4. VIABILITA'

Valutata la documentazione integrativa predisposta dal Proponente e pubblicata sul "portale VIA-VAS" del Ministero in data 26.07.2022, per quanto di competenza si esprime parere favorevole alla realizzazione dell'opera, con la raccomandazione di considerare nelle successive fasi progettuali le osservazioni predisposte:

- dal Comune di Piadena Drizzona, prot. comunale n. 11614/2022 del 12.08.2022, allegato (ns. prot. n. 61678 in allegato);
- dal Comune di Calvatone, prot. comunale n. 3689 del 18.08.2022, allegato (ns. prot. n. 62204 in allegato);
- dal Comune di Tornata, prot. comunale n. 2322 del 18.08.2022, allegato (ns. prot. n. 62212 in allegato).

5. PIANO DI UTILIZZO TERRE

Documento: NM2503D05RGMD000X002A - Allegato 5 - Controdeduzioni alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito delle Valutazioni Ambientali.

Nel documento viene dato puntuale riscontro alle osservazioni avanzate dagli enti e dai soggetti interessati. Per quanto riguarda le osservazioni presentate da questa Provincia in merito ai contenuti del Piano di utilizzo delle terre da scavo, la Parte ha presentato le controdeduzioni di seguito descritte.

Il Proponente ha confermato che i materiali di riporto non conformi ai requisiti di cui al DPR 120/2017 saranno gestiti nel regime di rifiuto ai sensi della Parte IV del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.. Si prende atto di quanto dichiarato.

Riguardo ai comuni della Provincia di Cremona che saranno coinvolti nelle opere di scavo, la Parte ha indicato quanto segue: *"Si precisa che nella tabella 3-1 del PUT sono stati elencati solo i comuni i cui territori sono direttamente interessati dall'intervento di raddoppio della infrastruttura ferroviaria. Il Comune di Calvatone, come illustrato nelle Schede Cartografiche dei Siti di Produzione – Inquadramento PGT (TAV. 2/11) è interessato da un intervento sulla viabilità (NV23)".* Si ritiene che il riscontro presentato non fornisca adeguata risposta alla richiesta di chiarimento, in quanto non è stato esplicitato se *"l'intervento sulla viabilità (NV23)"* comporterà lo scavo di terre. Se così fosse (come prevedibile), si rammenta la necessità di caratterizzare i terreni, come previsto dal DPR 120/2017.

La Parte ha dato riscontro riguardo alla richiesta di inviare l'elenco dei punti d'indagine del suolo georeferenziati, in formato editabile.

Riguardo ai siti di deposito prima dell'utilizzo, ubicati in Provincia di Cremona, la Parte ha dichiarato che *"I risultati analitici delle indagini hanno evidenziato l'assenza di superamenti delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alla Colonna A (Siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale) e Colonna B (Siti a destinazione d'uso commerciale e industriale), Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. 152/06). Inoltre, non si hanno superamenti dei limiti di cui al Decreto 1 Marzo 2019 n. 46 Allegato 2 art. 3 (Regolamento relativo agli interventi di bonifica, di ripristino ambientale e di messa in sicurezza, d'emergenza, operativa e permanente, delle aree destinate alla produzione agricola e all'allevamento, ai sensi dell'articolo 241 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152)".* Si prende atto di quanto dichiarato.

In merito all'opportunità di valutare lo stato qualitativo delle matrici ambientali nelle porzioni dell'attuale tracciato ferroviario che verranno sostituite dalla nuova rete a doppio binario, mediante la predisposizione di opportuni piani d'indagine ambientale, il Proponente ha precisato che *"il progetto non prevede la dismissione del rilevato ferroviario ma solo la rimozione della sovrastruttura (pietrisco, traverse e rotaie)".* Si prende atto di quanto dichiarato.

In merito alla gestione di terre e rocce da scavo qualificate come sottoprodotti, in esubero rispetto alle necessità di cantiere e da inviare presso siti di cava ubicati in Regione Veneto, la Parte ha

affermato di aver provveduto, in accordo con le autorità territoriali competenti, a verificare l'ammissibilità di materiale di provenienza esterna per interventi di recupero ambientale. Si prende atto di quanto dichiarato.

Riguardo alla gestione delle acque meteoriche di ruscellamento dai cumuli di materiale da scavo temporaneamente stoccato nei siti di deposito in attesa di utilizzo, il Proponente ha rinviato ad approfondimenti in merito da eseguirsi in fase di Progetto Esecutivo, precisando che *"allo stato attuale si prevede di procedere al campionamento ed analisi delle acque di percolazione dalle aree di deposito intermedio in attesa di utilizzo unicamente nei casi in cui ne sia prevista la dispersione al suolo mediante la realizzazione di pozzetti perdenti, mentre nei casi in cui si prevedono sistemi di captazione delle acque di ruscellamento superficiale e successivo scarico – in fognatura o in corpo idrico superficiale – dovrà essere rispettato quanto previsto dalla normativa ambientale vigente nonché quanto eventualmente prescritto dagli Enti titolari dei procedimenti autorizzativi relativi a tali scarichi"*. Si prende atto di quanto dichiarato.

In merito alla richiesta di utilizzare materiale di provenienza certificata e che presenti caratteristiche di qualità ambientale compatibili con il sito di destino, con particolare riferimento al rispetto delle CSC per specifica destinazione d'uso (qualora nell'ambito della realizzazione dell'opera risultasse necessario ricorrere all'utilizzo di materiale da scavo reperito all'esterno del cantiere), si riferisce che la Società proponente ha preso atto della richiesta avanzata.

Alla luce degli esiti dell'attività istruttoria, si prende atto delle valutazioni di parte, ricordando la necessità di provvedere all'invio della Comunicazione ex art. 242, comma 1, del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. (secondo la modulistica regionale di cui alla DGR 2838/2006), qualora dovessero emergere superamenti delle CSC nei terreni per specifica destinazione d'uso oppure nelle acque sotterranee.



COMUNE DI CALVATONE

Provincia di Cremona

Prot. 3689
Calvatone, li 18.08.2022

Spett.le
Regione Lombardia
DG Ambiente e Clima
Valutazioni e autorizzazioni ambientali
Piazza Città di Lombardia, 1
20124 Milano
pec: ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

epc Spett.le
Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V -
Procedure di valutazione VIA e VAS
Cia Colombo, 44
00147 Roma
pec: va@pec.mite.gov.it

Spett.le
RFI – Rete Ferroviaria Italiana
Direzione Investimenti
Direzione Investimenti Area Nord-Ovest
pec: rfi-din-dino@pec.rfi.it

Spett.le
Provincia di Cremona
corso Vittorio Emanuele II, 17
26100 Cremona
pec: protocollo@provincia.cr.it

Oggetto : [ID: 5610] Procedura di V.I.A. di competenza statale, ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9 (art. 11 della l.r. 5/2010 e art.6 del r.r. 2/2020). Progetto Definitivo del raddoppio della tratta Piadena-Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova – Rif. SILVIA: VIA204-MA Proponente: RFI S.p.A.

Parere e contributo istruttorio finale di competenza del Comune di Calvatone a seguito del deposito integrazioni



COMUNE DI CALVATONE

Provincia di Cremona

In riferimento alla nota in data 27.07.2022 prot. 55189 di cui all'oggetto, preso atto della documentazione integrativa presentata e, in particolare, della variante alla viabilità sulla Strada Provinciale 31 con realizzazione di sottopasso presso il passaggio a livello da sopprimere al Km 60+856, con la presente si esprime parere favorevole alla procedura di VIA e Verifica Piano di Utilizzo Terre relativa alla 1^a fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova, fatto salvo quanto di seguito indicato:

- il sottopasso presso il passaggio a livello da sopprimere al Km 60+856, in prossimità della Sp 31 "Calvatone-Tornata", dovrà essere realizzato a norma del Codice della Strada con strada di tipo C ed altezza minima di 5 mt atto a garantire il transito a tutte le tipologie di mezzi (soprattutto quelli agricoli quali mietitrebbie ecc.) comprensivo di pista ciclopedonale in sede propria della larghezza utile di 2,50 mt. realizzata ad una quota superiore rispetto al piano stradale;
- in occasione dei lavori della 1^a fase funzionale siano realizzate le strade di arroccamento al fine di garantire l'accesso a tutti i fondi agricoli che dovessero risultare interclusi o inaccessibili a causa dell'opera;

il tutto così come evidenziato nel parere espresso in data 15.03.2022 prot. 1148, che si allega alla presente.

Distinti saluti.

Il Sindaco

Valeria Patelli

documento sottoscritto digitalmente

Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova (CUP: J84H17000930009)

Progetto definitivo della "1^a fase funzionale - raddoppio tratta Piacenza-Mantova"

Convocazione conferenza di Servizi indetta con Ordinanza n. 3/2021

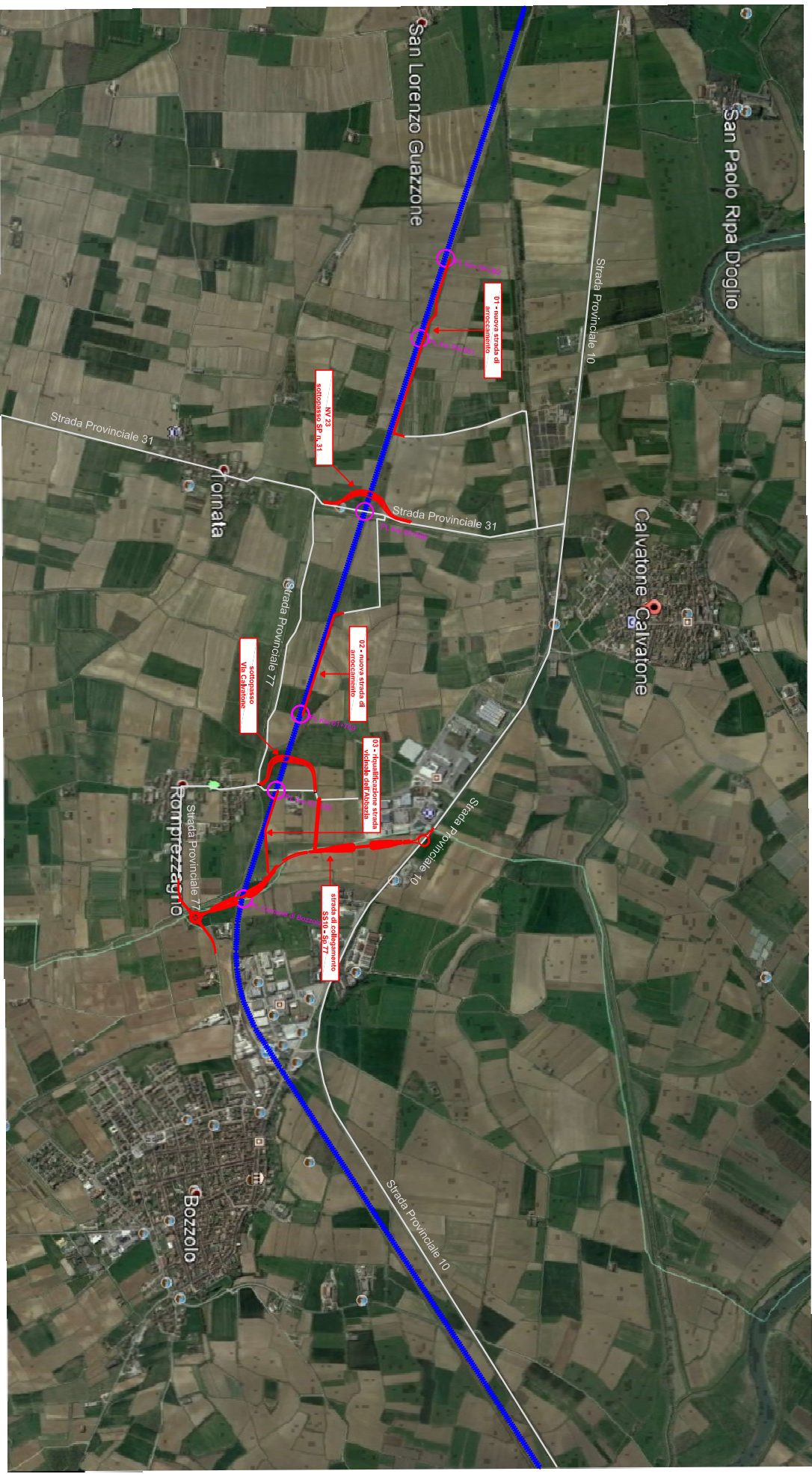
Determinazioni di competenza nell'ambito della conferenza di servizi per l'approvazione del progetto definitivo

QUADRO SINOTTICO DI SINTESI DELLE OSSERVAZIONI PRESENTATE

COMUNE DI CALVATONE

Via Umberto I, 134

26030 Calvatone (Cr)



LEGENDA:

linea ferroviaria

passaggi a livello oggetto di soppressione

sottopassi in progetto

viabilità esistente

strade di arroccamento



COMUNE DI CALVATONE

Provincia di Cremona

Prot. n. 1148

RFI – Rete Ferroviaria Italiana

Direzione Investimenti
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 – Roma
pec: rfi-din-dino@pec.rfi.it

Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
pec: cress@pec.minambiente.it

Ministero della Cultura

Direzione Generale Archeologica, Belle Arti e Paesaggio
Servizio V Tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22
00153 Roma
pec: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Ministero della Cultura

SABAP per le Province di Cremona, Lodi e Mantova
Piazza Paccagnini, 3
46100 Mantova
pec: mbac-sabap-mn@mailcert.beniculturali.it

Regione Lombardia

Piazza Città di Lombardia, 1
20124 Milano
Presidente
pec: presidenza@pec.regione.lombardia.it
DG Ambiente e clima
pec: ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it
DG Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile
pec: infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it
DG Territorio e Protezione Civile
pec: territorio_protezionecivile@pec.regione.lombardia.it

Provincia di Cremona

Settore Ambiente
Settore Infrastrutture e Viabilità
Corso Vittorio Emanuele II, 17
26100 Cremona
pec: protocollo@provincia.cr.it



COMUNE DI CALVATONE

Provincia di Cremona

Parco Regionale Oglio Sud
Piazza Donatore del Sangue, 2
26030 Calvatone
pec: ogliosud@pec.it

Ing. De Gregorio Chiara
Commissaria Straordinaria
pec: rfi-din-spl@pec.rfi.it

Ing. Macello Vincenzo
Direzione Investimenti
pec: rfi-din@pec.rfi.it

Ing. Rosa Panetta
Referenti di Progetto
pec: rfi-din-dpi.eo.tb@pec.rfi.it

Ing. Guido Marcheselli
PM Nodo di Milano
pec: italferr@legalmail.it

oggetto: Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova (CUP J84H17000930009)
Progetto definitivo della “1^ Fase funzionale – Raddoppio tratta Piadena – Mantova”
Convocazione Conferenza di Servizi indetta con Ordinanza n. 3/2021
Determinazioni di competenza nell’ambito della conferenza di servizi per l’approvazione del progetto definitivo.

In riferimento alla vostra nota del 30.11.2021 prot. RFI-DIN-DINO\PEC\P\2021\0000192 di cui all’oggetto ed a seguito della conferenza di servizi tenutasi in data 17.12.2021, di seguito si riportano le determinazioni di competenza in merito all’approvazione del progetto definitivo della “1^ Fase funzionale – Raddoppio tratta Piadena – Mantova”.

PREMESSE

Nell’ambito del progetto di raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova, ITALFERR S.p.A. ha avanzato in data 15.10.2020 istanza presso il Ministero dell’Ambiente per l’avvio della procedura di Valutazione Impatto Ambientale e Verifica Piano di Utilizzo delle Terre nonché trasmesso, in data 23.12.2020, il “Progetto definitivo della tratta ferroviaria Piadena – Mantova, 1^ fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova”.

Successivamente la Commissaria straordinaria, Ing. Chiara de Gregorio, nominata con D.P.C.M. del 16.04.2021, ai sensi dell’art.4 comma 1, del D.L. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, ha provveduto all’indizione della Conferenza dei Servizi da svolgersi in forma simultanea e in modalità sincrona per il giorno 17.12.2021 invitando le Amministrazioni coinvolte ad esprimere il proprio parere ai sensi dell’art. 14-ter - co. 3 - L. 241/1990 e s.m.i.



COMUNE DI CALVATONE

Provincia di Cremona

ITER PROGETTUALE E CONCERTATIVO

In data 31.03.20218 al protocollo n. 886 del Comune di Tornata è pervenuta nota di Italferr recante “progetto di fattibilità tecnica ed economica del raddoppio Codogno-Cremona-Mantova – Gestione dei materiali di scavo”.

In data 29.03.2019 al protocollo n. 738 del Comune di Tornata è pervenuta richiesta di Italferr di informazione in merito ai gestori dei sottoservizi presenti sul territorio.

In data 18.10.2019 al protocollo n. 2620 del Comune di Tornata è pervenuta nota di Italferr recante “PFTE Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova. Lotto 3 – esecuzione di indagini archeologiche preventive”.

In data 27.11.2019 al protocollo 3001/2019 del Comune di Tornata è pervenuta nota di Italferr per l’avvio delle attività di progettazione definitiva del progetto. Preso atto della documentazione allegata alla citata nota, il Comune di Tornata in data 12.12.2019 prot. 3170 ha inviato le proprie osservazioni in merito.

Con pec in data 26.05.2020 pervenuta al protocollo 1475 e 30.05.2020 protocollo 1524 del Comune di Tornata sono stati trasmessi link wetrasnfert per lo scarico della documentazione inerente il progetto del raddoppio della linea ferroviaria Piacenza-Mantova.

In data 08.05.2020 la società G.T. Engineering S.r.l., per conto di Stradivaria S.p.A., ha trasmesso la bozza di aggiornamento del Progetto Definitivo dell’Autostrada Regionale Cremona – Mantova chiedendo di fornire informazioni e documentazione relative ai sottoservizi di competenza.

Vista la contemporaneità delle due infrastrutture in fase di progettazione con la sovrapposizione di alcune opere di riconnessione della viabilità interferente, le Amministrazioni Comunali di Calvatone e Tornata con nota in data 10.06.2020 prot. 2157 di Calvatone e 1624 di Tornata, chiedevano un incontro con Italferr e Stradivaria per poter coordinare al meglio le soluzioni di ottimizzazione delle opere viarie interferenti i 2 tracciati.

Con nota in data 18.12.2020 prot. 5045 ed integrazione in data 18.01.2021 prot. 213 del Comune di Calvatone sono state inviate le osservazioni in merito alla Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell’art. 23, del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex DPR 120/2017, art. 9 relativamente al progetto Definitivo del raddoppio della tratta Piacenza-Mantova, 1^ fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova.

A seguito della trasmissione del progetto definitivo in data 23.12.2020 sono state ribadite con nota in data 03.02.2021 prot. 505 le osservazioni già presentate in data 18.12.2020 e 18.01.2021.

Con nota, prot. DFI-DIN-DINO\PEC\P\2021\0000192, R.F.I. S.p.A. ha convocato la Conferenza di Servizi, ai sensi dell’art. 14-ter della L. 241/1990 per l’approvazione del Progetto Definitivo, per il giorno 17.12.2021 definendo altresì la scadenza per l’espressione del parere da parte delle Amministrazioni partecipanti (15.03.2022);

Il giorno, 17.12.2021, in videoconferenza, si è svolta Conferenza servizi nella quale l’Amministrazione comunale ha chiesto alla Commissaria straordinaria e a R.F.I. S.p.A. la predisposizione di soluzioni alternative a quelle individuate nel Progetto Definitivo sulla scorta dell’osservazione già presentata per la Procedura di Valutazione di Impatto ambientale.

Con e-mail in data 21.01.2022 sono state anticipati dall’Ing. Panetta gli studi delle viabilità presentate durante la conferenza di servizi del 17.01.2022.

Con e-mail in data 01.02.2022 sono stati anticipati dall’ufficio tecnico comunale di Calvatone e Tornata gli elaborati relativi alle strade di arroccamento necessarie per raggiungere i fondi interclusi.



COMUNE DI CALVATONE

Provincia di Cremona

STATO DEI LUOGHI ED IMPATTI SUL TERRITORIO E SULL'AMBIENTE

Il raddoppio del tracciato ferroviario è senza alcun dubbio un elemento di frantumazione del territorio, non solo per la parcellizzazione dei terreni, ma soprattutto per l'impatto socio-culturale ed economico che esso induce nelle consuetudini ormai consolidate di comunità, prevalentemente agricole, così radicate sul territorio.

I territori comunali di Calvatone e Tornata, posti ad est della Provincia di Cremona sul confine con la Provincia di Mantova, sono principalmente raggiungibili da Est (Bozzolo) e da Ovest (Piadena) lungo la Strada Provinciale 10 Cremona – Mantova e da Nord (Acquanegra sul Chiese) e da Sud (Rivarolo Mantovano) lungo la Strada Provinciale 31.

I Comuni di Calvatone e Tornata, da più di 20 anni associati in Unione di Comuni, gestiscono in forma associata tutti i servizi – compresi quelli di natura sociale e scolastica.

Gestiscono, altresì, in forma associata un'area industriale-artigianale sovracomunale posta lungo la Strada Provinciale 10, della superficie di circa 360.000,00 mq già esistenti e saturi oltre a circa 220.000,00 mq. in ampliamento, per complessivi 580.000,00 mq. circa.

Nell'area vi sono insediate realtà imprenditoriali solide e reali, con attività industriali, artigianali, logistica e trasporti, molte facenti parte della filiera agricola, le quali hanno fortemente investito nel territorio di Calvatone e Tornata soprattutto in relazione alla realizzazione delle previste infrastrutture autostradali Ti-Bre e Cremona-Mantova.

I comuni risultano entrambi interessati dai tracciati di nuova previsione dell'Autostrada Tirreno-Brennero (Ti-Bre) e dell'autostrada Cremona-Mantova che sono tanto importanti per lo sviluppo ed il tessuto economico del territorio quanto invasivi dal punto di vista strutturale.

Il progetto autostradale Ti – Bre prevede la realizzazione di un casello posto a ridosso della zona artigianale-industriale sovracomunale dei Comuni di Calvatone e Tornata, con accesso tramite inserzione a rotatoria sulla Strada Provinciale 10; dalla suddetta infrastruttura era previsto il nuovo accesso alla zona industriale-artigianale, per tutti i veicoli provenienti sia dall'autostrada che dalla S.P. 10.

Il Comune di Tornata è collegato alla viabilità principale della Strada Provinciale 10 in direzione Cremona – Mantova mediante la **Strada Provinciale 31**; sia il capoluogo di Tornata che la frazione Romprezzagno si collegano alla zona industriale-artigianale attraverso **Via Calvatone**.

Seppur il Progetto Definitivo in esame non introduca un nuovo tracciato ma il potenziamento dello stesso, la soppressione dei 5 passaggi a livello, e in particolare quelli al Km 60+586 sulla SP 31 e al Km 62+235 su Via Calvatone, insieme ai tracciati autostradali Ti-Bre e Cremona-Mantova, di fatto renderebbe impossibile ogni collegamento diretto tra i due comuni e la zona PIPS, nonché intercluderebbe i fondi agricoli ed alcuni fabbricati (proprietà Sigg. Cappelli) che non avrebbero più alcun accesso e collegamento con la viabilità principale.

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

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



COMUNE DI CALVATONE

Provincia di Cremona

Sarà da porre particolare attenzione, nelle fasi seguenti, anche alla cantierizzazione dell'opera verificando attentamente la compatibilità della viabilità di accesso alle aree di cantiere con il normale utilizzo da parte dell'utenza locale. Inoltre sarà necessario predisporre una corretta sequenza di esecuzione delle opere sostitutive dei passaggi a livello in modo da garantire la continuità del flusso veicolare di attraversamento della ferrovia.

ISTRUTTORIA

Preso atto che il raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona - Mantova

- è previsto nel Piano Regionale della Mobilità e Trasporti di Regione Lombardia e nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Cremona approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 28 del 27.10.2021 pubblicata sul BURL n. 46 del 17.11.2021, in variante in adeguamento al PTR;
- è finalizzato al potenziamento della relazione regionale Milano - Mantova (frequenza 1 treno/ora in entrambe le direzioni) anche in relazione al servizio merci;
- interessa, oltre ai Comuni di Calvatone e Tornata, i confinanti comuni di Piadena Drizzona in Provincia di Cremona oltre che i Comuni di Bozzolo, Marcaria, Castellucchio, Curtatone e Mantova nel territorio della provincia di Mantova;
- la prima tratta in progetto tra Piadena e Mantova è lunga 34 km e comporta la soppressione di 29 passaggi a livello e la realizzazione di 13 nuovi viadotti stradali per riconnettere la viabilità stradale oltre a 3 interventi di collegamento ciclopedonale – 2 sottopassi ed una passerella. Inoltre, in 3 stazioni (Piadena, Marcaria e Castellucchio) è prevista la realizzazione di un passante pedonale di riconnessione a monte e a valle delle stesse;
- comporta interventi di riconnessione della viabilità di livello comunale e provinciale con la S.S. 10, a causa del drastico e rilevante taglio sia territoriale che sociale dovuto alla soppressione dei numerosi passaggi a livello presenti;
- comporta una separazione ancora più netta tra il territorio comunale posto sui due lati della ferrovia, rispetto allo stato attuale in cui i passaggi a livello garantiscono un elevato grado di permeabilità. Per questo è stata effettuata una attenta valutazione delle migliori soluzioni possibili alle problematiche locali, generate dalla chiusura dei passaggi a livello e dalla nuova viabilità prevista per lo scavalco della ferrovia; tale valutazione è stata condivisa con la Provincia di Cremona e gli altri Comuni interessati dall'opera, compresi i comuni confinanti del mantovano e la stessa Provincia di Mantova;
- la linea ferroviaria corre parallelamente alla S.S. 10 nel tratto che collega la Provincia di Cremona a quella di Mantova e si affianca al progetto per la realizzazione dell'autostrada regionale Cremona - Mantova, tale condizione porta alla sovrapposizione di alcuni interventi di sovrappasso previsti in entrambi i progetti che devono essere raccordati.

MOTIVAZIONI DELLA SCELTA

Dato atto che l'intervento

- è strategico per il territorio cremonese ed è previsto sia nella pianificazione territoriale regionale (PTR e Piano Regionale Mobilità e Trasporti di Regione Lombardia) che nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Mantova;
- si caratterizza quale potenziamento dei collegamenti passeggeri e merci attualmente programmati nel contesto di "Riqualificazione Milano – Codogno – Cremona – Mantova", con l'obiettivo di migliorare la regolarità sulla linea regionale Milano – Mantova ed un suo



COMUNE DI CALVATONE

Provincia di Cremona

successivo potenziamento;

- è prioritario e strategico in quanto consentirà la risoluzione delle gravi criticità indotte dall'attraversamento della linea (chiusure e tempi di attesa lunghi), agevolerà in trasferimento del traffico, sia passeggeri che merci, dalla "gomma" al "ferro" e consentirà uno sviluppo sostenibile dell'economia locale.

RIFERIMENTI NORMATIVI

- la Legge Regionale n. 12/2005 "Legge per il governo del Territorio";
- il PTCP approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 28 del 27.10.2021 pubblicata sul BURL n. 46 del 17.11.2021, variante in adeguamento al PTR;
- la Legge Regionale n. 31/2014 "Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato";
- il Piano di Governo del Territorio approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 2 del 03.03.2010 pubblicato sul BURL 27 del 07.07.2010 e successive varianti, rispetto al quale è stata effettuata la presente valutazione di compatibilità;

Dato atto che per il presente provvedimento non sussistono situazioni, neppure potenziali, di conflitto di interesse, in capo al responsabile del procedimento, all'istruttore e ai titolari degli uffici competenti a adottare i pareri, le valutazioni tecniche, gli atti endoprocedimentali (art. 6bis della legge 241/1990 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi") come introdotto dalla art.1 comma 41 della L.190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione".

Tutto ciò premesso, l'Amministrazione Comunale di CALVATONE, per quanto di competenza,

ESPRIME

parere favorevole all'approvazione del "Progetto definitivo del raddoppio della tratta Piadena – Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova" (CUP: J84H17000930009), ai sensi dell'art, 14-ter, comma 2 della L.241/1990, alle seguenti condizioni:

1. per quanto concerne le interferenze con il tracciato e con le opere accessorie dell'Autostrada Tirreno – Brennero (TI.BRE) si rimanda alle disposizioni impartite dalla concessionaria Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a., dalla Regione Lombardia, dalla Provincia di Mantova e dalla Provincia di Cremona sottolineando che l'Amministrazione ritiene fondamentale che tutte le opere accessorie siano inserite in una pianificazione e programmazione ben definita che contemperi le necessità di entrambe le infrastrutture minimizzandone l'impatto sul territorio e massimizzandone la funzionalità.
2. **NV 23 – Sottopasso SP 31 "Calvatone-Tornata"**
Si ribadisce il parere negativo alla soluzione iniziale proposta a seguito della prevista chiusura del passaggio a livello sulla Sp 31 "Calvatone-Tornata" al Km 60+586 e costituita da strada a "C", in quanto impattante dal punto di vista ambientale sul territorio ed interferente con i tracciati autostradali Ti-Bre e Cremona-Mantova.
Si concorda sulla proposta alternativa presentata per la realizzazione di sottopasso in



COMUNE DI CALVATONE

Provincia di Cremona

corrispondenza del passaggio a livello da sopprimere al Km 60+586 sulla Strada Provinciale n. 31.

Tale sottopasso dovrà essere realizzato a norma del Codice della Strada con strada di tipo C ed altezza minima di 5 mt atto a garantire il transito a tutte le tipologie di mezzi (soprattutto quelli agricoli quali mietitrebbie ecc.) comprensivo di pista ciclopedonale in sede propria della larghezza utile di 2,50 mt. realizzata ad una quota superiore rispetto al piano stradale; per la realizzazione di tale opera si dovrà tenere conto anche della presenza in loco del sovrappasso ferroviario/stradale previsto dal progetto Ti-Bre e altri sottoservizi.

Si inoltre sempre garantito l'accesso ai tratti di strada dismessi a seguito di realizzazione del sottopasso al fine di accedere ad eventuali lotti e/o strade laterali di accesso ai fondi agricoli.

3. Sottopasso Via Calvatone

Si ribadisce la necessità di realizzare un sottopasso anche in corrispondenza del passaggio a livello da sopprimere al Km 62+235 su Via Calvatone, in frazione Romprezzagno di Tornata. Tale sottopasso dovrà essere realizzato a norma del Codice della Strada con strada di tipo C ed altezza minima di 5 mt atto a garantire il transito a tutte le tipologie di mezzi (soprattutto quelli agricoli quali mietitrebbie ecc.) comprensivo di pista ciclopedonale in sede propria della larghezza utile di 2,50 mt. realizzata ad una quota superiore rispetto al piano stradale.

Considerando che la soppressione di tale passaggio a livello renderebbe impossibile il collegamento tra la frazione Romprezzagno e la zona industriale sovracomunale oltre i disagi arrecati ai Sigg. Cappelli per poter raggiungere gli abitati di Tornata e Romprezzagno, in quanto residenti e proprietari di immobili interposti tra la linea ferroviaria e la zona industriale, nonché che in caso di eventuale realizzazione delle autostrade Ti-Bre e/o Cremona-Mantova tali immobili oltre che i fondi agricoli rimarrebbero completamente interclusi, si chiede che la realizzazione di tale sottopasso avvenga in occasione del 1° lotto funzionale dei lavori.

Si inoltre sempre garantito l'accesso ai tratti di strada dismessi a seguito di realizzazione del sottopasso al fine di accedere ad eventuali lotti e/o strade laterali di accesso ai fondi agricoli.

4. Nuove strade di arroccamento

Al fine di garantire l'accesso a tutti i fondi agricoli che dovessero risultare interclusi o inaccessibili a causa dell'opera, dovranno essere realizzati i seguenti interventi:

- 01 realizzazione di strada di arroccamento: da realizzarsi in fregio al binario, in prosecuzione di strada bianca esistente, necessaria a seguito della chiusura dei PL al Km 59+092 e Km 59+551;
- 02 realizzazione di strada di arroccamento02: da realizzarsi in fregio al binario, in prosecuzione di strada bianca esistente, necessaria a seguito della chiusura del PL al Km 61+769;
- 03 riqualificazione Strada Vicinale della Abbazia, già presente, per collegamento abitazione Sig. Casilli, posta in aperta campagna, che rimarrebbe interclusa a seguito di chiusura di PL sito in Comune di Bozzolo;

5. il tracciato ferroviario lacera radicalmente un territorio particolarmente sensibile in termini ambientali ed in particolar modo nei confronti della fauna selvatica. A Nord della linea ferroviaria è presente il "Parco Oglio Sud" con una zona protetta individuata dalla ZPS IT20B0401 – Parco regionale Oglio sud ricca di biodiversità sia dal punto di vista vegetazionale che dal punto di vista faunistico. La linea ferroviaria interseca la rete ecologica regionale di II° livello e la rete verde provinciale; queste aree identificano dei corridoi ecologici di connessione



COMUNE DI CALVATONE

Provincia di Cremona

tra il Fiume Oglio e il Fiume Po nei quali, tra le altre finalità, vi è quella di porre massima attenzione alla permeabilità delle trasformazioni nei confronti degli spostamenti della fauna selvatica. Seppur le opere in progetto siano di riqualificazione e potenziamento di un tracciato esistente si ritiene necessario cogliere l'occasione di mitigare l'impatto della linea ferroviaria sul sistema naturalistico; pertanto si chiede l'inserimento di idonei attraversamenti da posizionare in corrispondenza dei percorsi preferenziali utilizzati dalle diverse specie di fauna selvatica al fine di migliorare le connessioni ecologiche tra i due fiumi.

6. le opere sostitutive dei passaggi a livello siano realizzate in modo da garantire la continuità dei flussi veicolari di attraversamento della ferrovia durante il cantiere.
7. è necessario che, per tutte le viabilità e tutti i luoghi interessati dalle operazioni di cantiere, venga previsto il ripristino ambientale e funzionale presente prima dell'inizio dei lavori;
8. si chiede di prestare la massima attenzione alla localizzazione e alla progettazione delle barriere acustiche in modo tale da proteggere con la massima efficacia i centri abitati di Tornata e Romprezzagno;
9. in sostituzione della chiusura dei passaggi a livello e del conseguente frazionamento territoriale che anticipa quello che genererà il tracciato autostradale, di concerto con il Comune di Bozzolo si chiede che venga valutata anche in seconda fase, la realizzazione del primo lotto funzionale del sistema di interconnessione della ex S.S. 10 con le strade provinciali S.P. 77 (Cremona), S.P. 64 e S.P. 63 (Mantova); tale infrastruttura risulta utile ed indispensabile in caso di situazioni di emergenza, anche idraulica, che coinvolga i due precedenti sottopassi; si chiede inoltre la realizzazione del tratto di collegamento a Via Calvatone in modo tale da garantire sempre l'accesso agli immobili di proprietà Sigg. Cappelli e fondi agricoli che, in caso di realizzazione di tutte le infrastrutture previste, rimarrebbero intercluse.

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

Calvatone, li 15 marzo 2022

IL SINDACO
Valeria Patelli *

* Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa



Comune di Piadena Drizzona

Provincia di Cremona

Piazza Garibaldi n° 3 – 26034 – C.F. e P. IVA: 01695750198

Telefono 0375 98125 - PEC: comunepiadenadrizzona@pec.it

Area Urbanistica, Edilizia Privata – S.U.E.

tel. 0375 98125 int. 2.1 - e-mail: urbanistica@ comunepiadenadrizzona.cr.it

Protocollo n° 11614/2022

Piadena Drizzona, lì 12.08.2022

MINISTERO della TRANSIZIONE ECOLOGICA
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V -
Procedure di valutazione VIA e VAS
via Colombo, 44
00147 Roma
va@pec.mite.gov.it

e, p.c.: RFI S.p.A.
Direzione Investimenti Area Nord Ovest
segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it

e, p.c.: REGIONE LOMBARDIA
Direzione Generale Ambiente e Clima
Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Piazza Città di Lombardia, 1
20124 Milano
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

e, p.c.: PROVINCIA DI CREMONA
corso Vittorio Emanuele II, 17
26100 Cremona
protocollo@provincia.cr.it

e, p.c.: Resp. Serv. Urbanistica e SUE
SEDE

Oggetto: Procedura di **V.I.A.** di competenza statale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006...
raddoppio tratta Piadena-Mantova, I fase raddoppio Codogno-Cremona-Mantova.
Rif. Regione Lombardia SILVIA: VIA204-MA, ns. prot. n° 10869 del 28/07/2022.
Parere e contributo istruttorio finale di competenza del Comune di Piadena Drizzona a seguito del deposito integrazioni.

Con riferimento alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale in oggetto;

vista la documentazione del progetto definitivo, resa disponibile con precedenti comunicazioni, dal mese di dicembre 2020;

viste le precedenti osservazioni di privati proprietari di aree coinvolte nel territorio comunale di Piadena Drizzona, nei mesi di gennaio-marzo 2021;

viste le precedenti osservazioni di questo Comune di Piadena Drizzona per la Conferenza dei Servizi correlata, ns. prot. n° 18502 del 17/12/2020 e ns. prot. n° 6696 del 21/04/2021;

viste le proposte progettuali alternative per l'intersezione ed il collegamento con la S.S. ex S.P., ex S.S. 10 e per il sottopasso ciclo-pedonale sostitutivo del passaggio a livello di via San Lorenzo;

viste le precedenti determinazioni di questo Comune di Piadena Drizzona per la Conferenza dei Servizi correlata, ns. prot. n° 4148 del 17/03/2022;



Comune di Piadena Drizzona

Provincia di Cremona

Piazza Garibaldi n° 3 – 26034 – C.F. e P. IVA: 01695750198

Telefono 0375 98125 - PEC: comunepiadenadrizzona@pec.it

Area Urbanistica, Edilizia Privata – S.U.E.

tel. 0375 98125 int. 2.1 - e-mail: urbanistica@ comunepiadenadrizzona.cr.it

visto il prospetto con indicazione della tempistica di realizzazione delle opere viabilistiche compensative, ricevuto con nota informale della Provincia di Cremona del 12.08.2022;

sentito il parere del Responsabile del Servizio Urbanistica, Edilizia Privata - S.U.E. di questo Comune;

vista la L. 241/1990, art. 14 “*Conferenze di servizi*”;

Visto il D.P.R. 380/2001 “*Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia*”;

Visto il D.Lgs. 42/2004 “*Codice dei beni culturali e del paesaggio*”;

Vista la L.R. 12/2005 “*Legge per il governo del territorio*”;

Visto il D.Lgs. 152/2006 “*Norme in materia ambientale*”;

con la presente si esprime **parere favorevole** alla costruzione dell'infrastruttura in oggetto (oltre a confermare quanto contenuto nella propria nota prot. n° 4148 del 17/03/2022 citata in premessa) alle seguenti **condizioni**:

- sia inserita nella I fase la **strada ricucitura aree agricole** prevista, in quanto necessaria per raggiungere vari appezzamenti di terreno a seguito della chiusura dei passaggi a livello;

Ringraziando per la collaborazione dimostrata e rimanendo a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti, si coglie l'occasione per porgere

Cordiali saluti,

Il Sindaco

e Responsabile del Servizio

Area LL.PP., Patrimonio, Ecologia, Ambiente, Prot.Civ. e S.U.A.P.

Matteo Giudo Giorgio Priori

documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 82/2005 e s.m.i.



COMUNE DI TORNATA

Provincia di Cremona

Via Fabbri n. 10 – 26030 Tornata (CR)
Codice Fiscale e Partita Iva 00316690197
Tel 0375 97051 Fax 0375 977056

comune.tornata@pec.regione.lombardia.it www.comune.tornata.cr.it

Prot. 2322

Tornata, li 18.08.2022

Spett.le
Regione Lombardia
DG Ambiente e Clima
Valutazioni e autorizzazioni ambientali
Piazza Città di Lombardia, 1
20124 Milano
pec: ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

epc Spett.le
Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V -
Procedure di valutazione VIA e VAS
Cia Colombo, 44
00147 Roma
pec: va@pec.mite.gov.it

Spett.le
RFI – Rete Ferroviaria Italiana
Direzione Investimenti
Direzione Investimenti Area Nord-Ovest
pec: rfi-din-dino@pec.rfi.it

Spett.le
Provincia di Cremona
corso Vittorio Emanuele II, 17
26100 Cremona
pec: protocollo@provincia.cr.it

Oggetto : [ID: 5610] Procedura di V.I.A. di competenza statale, ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9 (art. 11 della l.r. 5/2010 e art.6 del r.r. 2/2020). Progetto Definitivo del raddoppio della tratta Piadena-Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova – Rif. SILVIA: VIA204-MA
Proponente: RFI S.p.A.

Parere e contributo istruttorio finale di competenza del Comune di Tornata a seguito del deposito integrazioni

In riferimento alla nota in data 27.07.2022 prot. 55189 di cui all'oggetto, preso atto della documentazione integrativa presentata e, in particolare, della variante alla viabilità sulla Strada Provinciale 31 con realizzazione di sottopasso presso il passaggio a livello da sopprimere al Km 60+856, con la presente si esprime parere favorevole alla procedura di VIA e



COMUNE DI TORNATA

Provincia di Cremona

Via Fabbri n. 10 – 26030 Tornata (CR)

Codice Fiscale e Partita Iva 00316690197

Tel 0375 97051 Fax 0375 977056

comune.tornata@pec.regione.lombardia.it www.comune.tornata.cr.it

Verifica Piano di Utilizzo Terre relativa alla 1[^] fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova, fatto salvo quanto di seguito indicato:

- il sottopasso presso il passaggio a livello da sopprimere al Km 60+856, in prossimità della Sp 31 “Calvatone-Tornata”, dovrà essere realizzato a norma del Codice della Strada con strada di tipo C ed altezza minima di 5 mt atto a garantire il transito a tutte le tipologie di mezzi (soprattutto quelli agricoli quali mietitrebbie ecc.) comprensivo di pista ciclopedonale in sede propria della larghezza utile di 2,50 mt. realizzata ad una quota superiore rispetto al piano stradale;
- in occasione dei lavori della 1[^] fase funzionale siano realizzate le strade di arroccamento al fine di garantire l’accesso a tutti i fondi agricoli che dovessero risultare interclusi o inaccessibili a causa dell’opera;

il tutto così come evidenziato nel parere espresso in data 15.03.2022 prot. 727, che si allega alla presente.

Distinti saluti.

Il Sindaco

Mario Penci

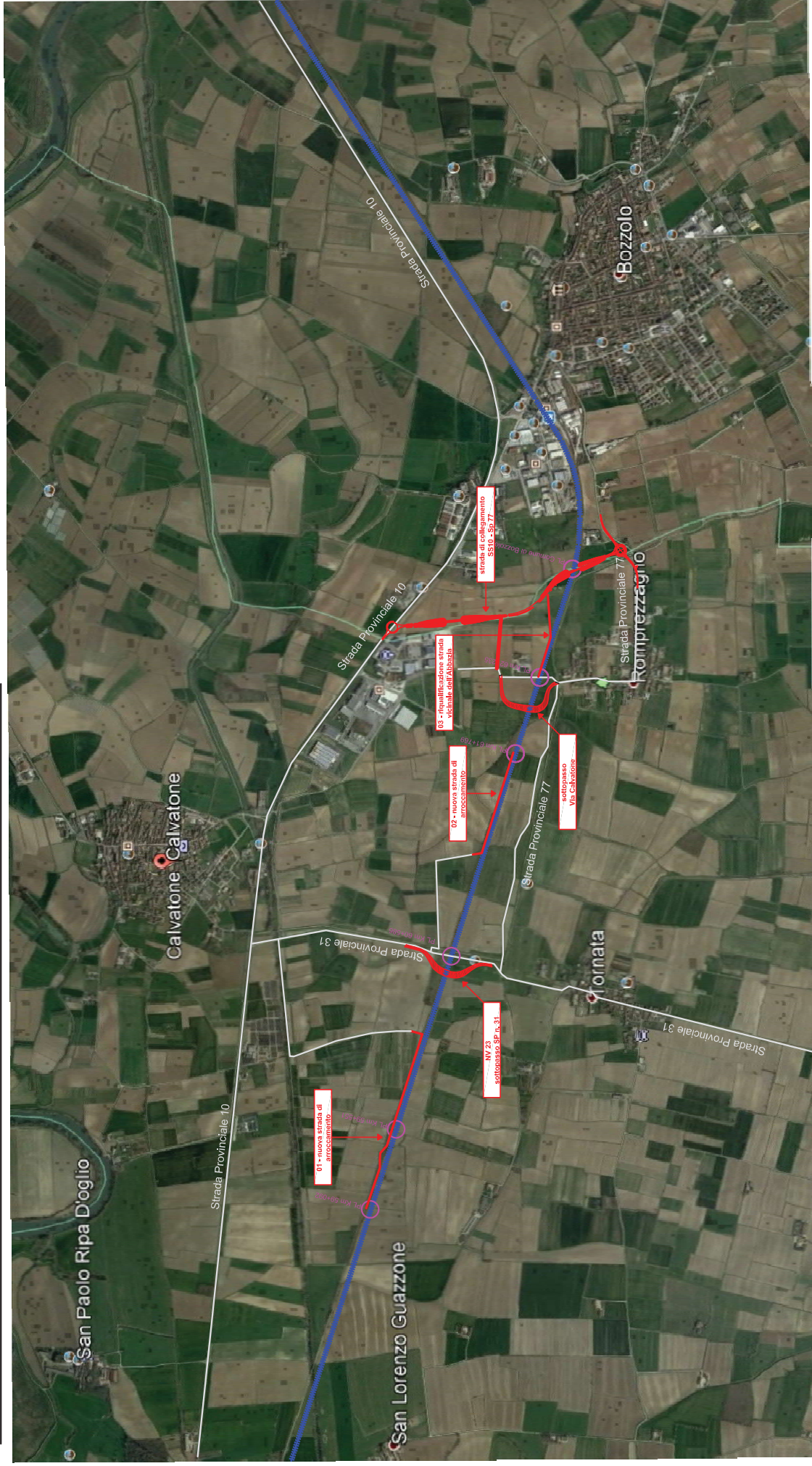
documento sottoscritto digitalmente



COMUNE DI TORNATA
Via Fabbri, 10
26030 Tornata (Cr)

Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova (CUP: J84H17000930009)
Progetto definitivo della "1^a fase funzionale - raddoppio tratta Piacena-Mantova"
Convocazione conferenza di Servizi indetta con Ordinanza n. 3/2021

Determinazioni di competenza nell'ambito della conferenza di servizi per l'approvazione del progetto definitivo
QUADRO SINOTTICO DI SINTESI DELLE OSSERVAZIONI PRESENTATE



LEGENDA:

-  linea ferroviaria
-  sottopassi in progetto
- viabilità esistente
-  strade di arroccamento
-  passaggi a livello oggetto di soppressione



COMUNE DI TORNATA

Provincia di Cremona

Via Fabbri n. 10 – 26030 Tornata (CR)
Codice Fiscale e Partita Iva 00316690197
Tel 0375 97051 Fax 0375 977056

pec: comune.tornata@pec.regione.lombardia.it - sito istituzionale: www.comune.tornata.cr.it

Prot. n. 727

RFI – Rete Ferroviaria Italiana

Direzione Investimenti
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 – Roma
pec: rfi-din-dino@pec.rfi.it

Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
pec: cress@pec.minambiente.it

Ministero della Cultura

Direzione Generale Archeologica, Belle Arti e Paesaggio
Servizio V Tutela del Paesaggio
Via San Michele, 22
00153 Roma
pec: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Ministero della Cultura

SABAP per le Province di Cremona, Lodi e Mantova
Piazza Paccagnini, 3
46100 Mantova
pec: mbac-sabap-mn@mailcert.beniculturali.it

Regione Lombardia

Piazza Città di Lombardia, 1
20124 Milano
Presidente
pec: presidenza@pec.regione.lombardia.it
DG Ambiente e clima
pec: ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it
DG Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile
pec: infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it
DG Territorio e Protezione Civile
pec: territorio_protezionecivile@pec.regione.lombardia.it

Provincia di Cremona

Settore Ambiente
Settore Infrastrutture e Viabilità
Corso Vittorio Emanuele II, 17
26100 Cremona
pec: protocollo@provincia.cr.it

Parco Regionale Oglio Sud

Piazza Donatore del Sangue, 2
26030 Calvatone
pec: ogliosud@pec.it



COMUNE DI TORNATA

Provincia di Cremona

Via Fabbri n. 10 – 26030 Tornata (CR)
Codice Fiscale e Partita Iva 00316690197
Tel 0375 97051 Fax 0375 977056

pec: comune.tornata@pec.regione.lombardia.it - sito istituzionale: www.comune.tornata.cr.it

Ing. De Gregorio Chiara

Commissaria Straordinaria

pec: rfi-din-spl@pec.rfi.it

Ing. Macello Vincenzo

Direzione Investimenti

pec: rfi-din@pec.rfi.it

Ing. Rosa Panetta

Referenti di Progetto

pec: rfi-din-dpi.eo.tb@pec.rfi.it

Ing. Guido Marcheselli

PM Nodo di Milano

pec: italferr@legalmail.it

oggetto: Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova (CUP J84H17000930009)
Progetto definitivo della “1^ Fase funzionale – Raddoppio tratta Piadena – Mantova”
Convocazione Conferenza di Servizi indetta con Ordinanza n. 3/2021
Determinazioni di competenza nell’ambito della conferenza di servizi per l’approvazione del progetto definitivo.

In riferimento alla vostra nota del 30.11.2021 prot. RFI-DIN-DINO\PEC\P\2021\0000192 di cui all’oggetto ed a seguito della conferenza di servizi tenutasi in data 17.12.2021, di seguito si riportano le determinazioni di competenza in merito all’approvazione del progetto definitivo della “1^ Fase funzionale – Raddoppio tratta Piadena – Mantova”.

PREMESSE

Nell’ambito del progetto di raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova, ITALFERR S.p.A. ha avanzato in data 15.10.2020 istanza presso il Ministero dell’Ambiente per l’avvio della procedura di Valutazione Impatto Ambientale e Verifica Piano di Utilizzo delle Terre nonché trasmesso, in data 23.12.2020, il “Progetto definitivo della tratta ferroviaria Piadena – Mantova, 1^ fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova”.

Successivamente la Commissaria straordinaria, Ing. Chiara de Gregorio, nominata con D.P.C.M. del 16.04.2021, ai sensi dell’art.4 comma 1, del D.L. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, ha provveduto all’indizione della Conferenza dei Servizi da svolgersi in forma simultanea e in modalità sincrona per il giorno 17.12.2021 invitando le Amministrazioni coinvolte ad esprimere il proprio parere ai sensi dell’art. 14-ter - co. 3 - L. 241/1990 e s.m.i.

ITER PROGETTUALE E CONCERTATIVO

In data 31.03.2021 al protocollo n. 886 del Comune di Tornata è pervenuta nota di Italferr recante “progetto di fattibilità tecnica ed economica del raddoppio Codogno-Cremona-Mantova – Gestione dei materiali di scavo”.

In data 29.03.2019 al protocollo n. 738 del Comune di Tornata è pervenuta richiesta di Italferr di informazione in merito ai gestori dei sottoservizi presenti sul territorio.



COMUNE DI TORNATA

Provincia di Cremona

Via Fabbri n. 10 – 26030 Tornata (CR)
Codice Fiscale e Partita Iva 00316690197
Tel 0375 97051 Fax 0375 977056

pec: comune.tornata@pec.regione.lombardia.it - sito istituzionale: www.comune.tornata.cr.it

In data 18.10.2019 al protocollo n. 2620 del Comune di Tornata è pervenuta nota di Italferr recante “PFTE Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova. Lotto 3 – esecuzione di indagini archeologiche preventive”.

In data 27.11.2019 al protocollo 3001/2019 del Comune di Tornata è pervenuta nota di Italferr per l’avvio delle attività di progettazione definitiva del progetto. Preso atto della documentazione allegata alla citata nota, il Comune di Tornata in data 12.12.2019 prot. 3170 ha inviato le proprie osservazioni in merito.

Con pec in data 26.05.2020 pervenuta al protocollo 1475 e 30.05.2020 protocollo 1524 del Comune di Tornata sono stati trasmessi link wetransfert per lo scarico della documentazione inerente il progetto del raddoppio della linea ferroviaria Piadena-Mantova.

In data 08.05.2020 la società G.T. Engineering S.r.l., per conto di Stradivaria S.p.A., ha trasmesso la bozza di aggiornamento del Progetto Definitivo dell’Autostrada Regionale Cremona – Mantova chiedendo di fornire informazioni e documentazione relative ai sottoservizi di competenza.

Vista la contemporaneità delle due infrastrutture in fase di progettazione con la sovrapposizione di alcune opere di riconnessione della viabilità interferente, le Amministrazioni Comunali di Calvatone e Tornata con nota in data 10.06.2020 prot. 2157 di Calvatone e 1624 di Tornata, chiedevano un incontro con Italferr e Stradivaria per poter coordinare al meglio le soluzioni di ottimizzazione delle opere viarie interferenti i 2 tracciati.

Con nota in data 18.12.2020 prot. 3621 ed integrazione in data 18.01.2021 prot. 117 del Comune di Tornata sono state inviate le osservazioni in merito alla Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell’art. 23, del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex DPR 120/2017, art. 9 relativamente al progetto Definitivo del raddoppio della tratta Piadena-Mantova, 1^a fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova.

A seguito della trasmissione del progetto definitivo in data 23.12.2020 sono state ribadite con nota in data 03.02.2021 prot. 301 le osservazioni già presentate in data 18.12.2020 e 18.01.2021.

Con nota, prot. DFI-DIN-DINO\PEC\P\2021\0000192, R.F.I. S.p.A. ha convocato la Conferenza di Servizi, ai sensi dell’art. 14-ter della L. 241/1990 per l’approvazione del Progetto Definitivo, per il giorno 17.12.2021 definendo altresì la scadenza per l’espressione del parere da parte delle Amministrazioni partecipanti (15.03.2022);

Il giorno, 17.12.2021, in videoconferenza, si è svolta Conferenza servizi nella quale l’Amministrazione comunale ha chiesto alla Commissaria straordinaria e a R.F.I. S.p.A. la predisposizione di soluzioni alternative a quelle individuate nel Progetto Definitivo sulla scorta dell’osservazione già presentata per la Procedura di Valutazione di Impatto ambientale.

Con e-mail in data 21.01.2022 sono state anticipati dall’Ing. Panetta gli studi delle viabilità presentate durante la conferenza di servizi del 17.01.2022.

Con e-mail in data 01.02.2022 sono stati anticipati dall’ufficio tecnico comunale di Calvatone e Tornata gli elaborati relativi alle strade di arroccamento necessarie per raggiungere i fondi interclusi.

STATO DEI LUOGHI ED IMPATTI SUL TERRITORIO E SULL’AMBIENTE

Il raddoppio del tracciato ferroviario è senza alcun dubbio un elemento di frantumazione del territorio, non solo per la parcellizzazione dei terreni, ma soprattutto per l’impatto socio-culturale ed economico che esso induce nelle consuetudini ormai consolidate di comunità, prevalentemente agricole, così radicate sul territorio.

I territori comunali di Calvatone e Tornata, posti ad est della Provincia di Cremona sul confine con la Provincia di Mantova, sono principalmente raggiungibili da Est (Bozzolo) e da Ovest (Piadena) lungo la Strada Provinciale 10 Cremona – Mantova e da Nord (Acquanegra sul Chiese) e da Sud (Rivarolo Mantovano) lungo la Strada Provinciale 31.



COMUNE DI TORNATA

Provincia di Cremona

Via Fabbri n. 10 – 26030 Tornata (CR)
Codice Fiscale e Partita Iva 00316690197
Tel 0375 97051 Fax 0375 977056

pec: comune.tornata@pec.regione.lombardia.it - sito istituzionale: www.comune.tornata.cr.it

I Comuni di Calvatone e Tornata, da più di 20 anni associati in Unione di Comuni, gestiscono in forma associata tutti i servizi – compresi quelli di natura sociale e scolastica.

Gestiscono, altresì, in forma associata un'area industriale-artigianale sovracomunale posta lungo la Strada Provinciale 10, della superficie di circa 360.000,00 mq già esistenti e saturi oltre a circa 220.000,00 mq. in ampliamento, per complessivi 580.000,00 mq. circa.

Nell'area vi sono insediate realtà imprenditoriali solide e reali, con attività industriali, artigianali, logistica e trasporti, molte facenti parte della filiera agricola, le quali hanno fortemente investito nel territorio di Calvatone e Tornata soprattutto in relazione alla realizzazione delle previste infrastrutture autostradali Ti-Bre e Cremona-Mantova.

I comuni risultano entrambi interessati dai tracciati di nuova previsione dell'Autostrada Tirreno-Brennero (Ti-Bre) e dell'autostrada Cremona-Mantova che sono tanto importanti per lo sviluppo ed il tessuto economico del territorio quanto invasivi dal punto di vista strutturale.

Il progetto autostradale Ti – Bre prevede la realizzazione di un casello posto a ridosso della zona artigianale-industriale sovracomunale dei Comuni di Calvatone e Tornata, con accesso tramite inserzione a rotatoria sulla Strada Provinciale 10; dalla suddetta infrastruttura era previsto il nuovo accesso alla zona industriale-artigianale, per tutti i veicoli provenienti sia dall'autostrada che dalla S.P. 10.

Il Comune di Tornata è collegato alla viabilità principale della Strada Provinciale 10 in direzione Cremona – Mantova mediante la **Strada Provinciale 31**; sia il capoluogo di Tornata che la frazione Romprezzagno si collegano alla zona industriale-artigianale attraverso **Via Calvatone**.

Seppur il Progetto Definitivo in esame non introduca un nuovo tracciato ma il potenziamento dello stesso, la soppressione dei 5 passaggi a livello, e in particolare quelli al Km 60+586 sulla SP 31 e al Km 62+235 su Via Calvatone, insieme ai tracciati autostradali Ti-Bre e Cremona-Mantova, di fatto renderebbe impossibile ogni collegamento diretto tra i due comuni e la zona PIPS, nonché intercluderebbe i fondi agricoli ed alcuni fabbricati (proprietà Sigg. Cappelli) che non avrebbero più alcun accesso e collegamento con la viabilità principale.

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

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

Sarà da porre particolare attenzione, nelle fasi seguenti, anche alla cantierizzazione dell'opera verificando attentamente la compatibilità della viabilità di accesso alle aree di cantiere con il normale utilizzo da parte dell'utenza locale. Inoltre sarà necessario predisporre una corretta sequenza di esecuzione delle opere sostitutive dei passaggi a livello in modo da garantire la continuità del flusso veicolare di attraversamento della ferrovia.

ISTRUTTORIA

Preso atto che il raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona - Mantova

- è previsto nel Piano Regionale della Mobilità e Trasporti di Regione Lombardia e nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Cremona approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 28 del 27.10.2021 pubblicata sul BURL n. 46 del 17.11.2021, in variante in adeguamento al PTR;
- è finalizzato al potenziamento della relazione regionale Milano - Mantova (frequenza 1 treno/ora in entrambe le direzioni) anche in relazione al servizio merci;



COMUNE DI TORNATA

Provincia di Cremona

Via Fabbri n. 10 – 26030 Tornata (CR)
Codice Fiscale e Partita Iva 00316690197
Tel 0375 97051 Fax 0375 977056

pec: comune.tornata@pec.regione.lombardia.it - sito istituzionale: www.comune.tornata.cr.it

- interessa, oltre ai Comuni di Calvatone e Tornata, i confinanti comuni di Piadena Drizzona in Provincia di Cremona oltre che i Comuni di Bozzolo, Marcaria, Castellucchio, Curtatone e Mantova nel territorio della provincia di Mantova;
- la prima tratta in progetto tra Piadena e Mantova è lunga 34 km e comporta la soppressione di 29 passaggi a livello e la realizzazione di 13 nuovi viadotti stradali per riconnettere la viabilità stradale oltre a 3 interventi di collegamento ciclopedonale – 2 sottopassi ed una passerella. Inoltre, in 3 stazioni (Piadena, Marcaria e Castellucchio) è prevista la realizzazione di un passante pedonale di riconnessione a monte e a valle delle stesse;
- comporta interventi di riconnessione della viabilità di livello comunale e provinciale con la S.S. 10, a causa del drastico e rilevante taglio sia territoriale che sociale dovuto alla soppressione dei numerosi passaggi a livello presenti;
- comporta una separazione ancora più netta tra il territorio comunale posto sui due lati della ferrovia, rispetto allo stato attuale in cui i passaggi a livello garantiscono un elevato grado di permeabilità. Per questo è stata effettuata una attenta valutazione delle migliori soluzioni possibili alle problematiche locali, generate dalla chiusura dei passaggi a livello e dalla nuova viabilità prevista per lo scavalco della ferrovia; tale valutazione è stata condivisa con la Provincia di Cremona e gli altri Comuni interessati dall'opera, compresi i comuni confinanti del mantovano e la stessa Provincia di Mantova;
- la linea ferroviaria corre parallelamente alla S.S. 10 nel tratto che collega la Provincia di Cremona a quella di Mantova e si affianca al progetto per la realizzazione dell'autostrada regionale Cremona - Mantova, tale condizione porta alla sovrapposizione di alcuni interventi di sovrappasso previsti in entrambi i progetti che devono essere raccordati.

MOTIVAZIONI DELLA SCELTA

Dato atto che l'intervento:

- è strategico per il territorio cremonese ed è previsto sia nella pianificazione territoriale regionale (PTR e Piano Regionale Mobilità e Trasporti di Regione Lombardia) che nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Mantova;
- si caratterizza quale potenziamento dei collegamenti passeggeri e merci attualmente programmati nel contesto di "Riqualificazione Milano – Codogno – Cremona – Mantova", con l'obiettivo di migliorare la regolarità sulla linea regionale Milano – Mantova ed un suo successivo potenziamento;
- è prioritario e strategico in quanto consentirà la risoluzione delle gravi criticità indotte dall'attraversamento della linea (chiusure e tempi di attesa lunghi), agevolerà in trasferimento del traffico, sia passeggeri che merci, dalla "gomma" al "ferro" e consentirà uno sviluppo sostenibile dell'economia locale.

RIFERIMENTI NORMATIVI

- la Legge Regionale n. 12/2005 "Legge per il governo del Territorio";
- il PTCP approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 28 del 27.10.2021 pubblicata sul BURL n. 46 del 17.11.2021, variante in adeguamento al PTR;
- la Legge Regionale n. 31/2014 "Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato";
- il Piano di Governo del Territorio approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 2 del 03.03.2010 pubblicato sul BURL 27 del 07.07.2010 e successive varianti, rispetto al quale è stata effettuata la presente valutazione di compatibilità;



COMUNE DI TORNATA

Provincia di Cremona

Via Fabbri n. 10 – 26030 Tornata (CR)
Codice Fiscale e Partita Iva 00316690197
Tel 0375 97051 Fax 0375 977056

pec: comune.tornata@pec.regione.lombardia.it - sito istituzionale: www.comune.tornata.cr.it

Dato atto che per il presente provvedimento non sussistono situazioni, neppure potenziali, di conflitto di interesse, in capo al responsabile del procedimento, all'istruttore e ai titolari degli uffici competenti a adottare i pareri, le valutazioni tecniche, gli atti endoprocedimentali (art. 6bis della legge 241/1990 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi") come introdotto dalla art.1 comma 41 della L.190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione".

Tutto ciò premesso, l'Amministrazione Comunale di TORNATA, per quanto di competenza,

ESPRIME

parere favorevole all'approvazione del "Progetto definitivo del raddoppio della tratta Piadena – Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova" (CUP: J84H17000930009), ai sensi dell'art. 14-ter, comma 2 della L.241/1990, alle seguenti condizioni:

1. per quanto concerne le interferenze con il tracciato e con le opere accessorie dell'Autostrada Tirreno – Brennero (TI.BRE) si rimanda alle disposizioni impartite dalla concessionaria Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a., dalla Regione Lombardia, dalla Provincia di Mantova e dalla Provincia di Cremona sottolineando che l'Amministrazione ritiene fondamentale che tutte le opere accessorie siano inserite in una pianificazione e programmazione ben definita che contemperi le necessità di entrambe le infrastrutture minimizzandone l'impatto sul territorio e massimizzandone la funzionalità.

2. NV 23 – Sottopasso SP 31 "Calvatone-Tornata"

Si ribadisce il parere negativo alla soluzione iniziale proposta a seguito della prevista chiusura del passaggio a livello sulla Sp 31 "Calvatone-Tornata" al Km 60+586 e costituita da strada a "C", in quanto impattante dal punto di vista ambientale sul territorio ed interferente con i tracciati autostradali Ti-Bre e Cremona-Mantova.

Si concorda sulla proposta alternativa presentata per la realizzazione di sottopasso in corrispondenza del passaggio a livello da sopprimere al Km 60+586 sulla Strada Provinciale n. 31.

Tale sottopasso dovrà essere realizzato a norma del Codice della Strada con strada di tipo C ed altezza minima di 5 mt atto a garantire il transito a tutte le tipologie di mezzi (soprattutto quelli agricoli quali mietitrebbie ecc.) comprensivo di pista ciclopedonale in sede propria della larghezza utile di 2,50 mt. realizzata ad una quota superiore rispetto al piano stradale; per la realizzazione di tale opera si dovrà tenere conto anche della presenza in loco del sovrappasso ferroviario/stradale previsto dal progetto Ti-Bre e altri sottoservizi.

Si inoltre sempre garantito l'accesso ai tratti di strada dismessi a seguito di realizzazione del sottopasso al fine di accedere ad eventuali lotti e/o strade laterali di accesso ai fondi agricoli.

3. Sottopasso Via Calvatone

Si ribadisce la necessità di realizzare un sottopasso anche in corrispondenza del passaggio a livello da sopprimere al Km 62+235 su Via Calvatone, in frazione Romprezzagno di Tornata. Tale sottopasso dovrà essere realizzato a norma del Codice della Strada con strada di tipo C ed altezza minima di 5 mt atto a garantire il transito a tutte le tipologie di mezzi (soprattutto quelli agricoli quali mietitrebbie ecc.) comprensivo di pista ciclopedonale in sede propria della larghezza utile di 2,50 mt. realizzata ad una quota superiore rispetto al piano stradale.

Considerando che la soppressione di tale passaggio a livello renderebbe impossibile il



COMUNE DI TORNATA

Provincia di Cremona

Via Fabbri n. 10 – 26030 Tornata (CR)
Codice Fiscale e Partita Iva 00316690197
Tel 0375 97051 Fax 0375 977056

pec: comune.tornata@pec.regione.lombardia.it - sito istituzionale: www.comune.tornata.cr.it

collegamento tra la frazione Romprezzagno e la zona industriale sovracomunale oltre i disagi arrecati ai Sigg. Cappelli per poter raggiungere gli abitati di Tornata e Romprezzagno, in quanto residenti e proprietari di immobili interposti tra la linea ferroviaria e la zona industriale, nonché che in caso di eventuale realizzazione delle autostrade Ti-Bre e/o Cremona-Mantova tali immobili oltre che i fondi agricoli rimarrebbero completamente interclusi, si chiede che la realizzazione di tale sottopasso avvenga in occasione del 1° lotto funzionale dei lavori.

Si inoltre sempre garantito l'accesso ai tratti di strada dismessi a seguito di realizzazione del sottopasso al fine di accedere ad eventuali lotti e/o strade laterali di accesso ai fondi agricoli.

4. Nuove strade di arroccamento

Al fine di garantire l'accesso a tutti i fondi agricoli che dovessero risultare interclusi o inaccessibili a causa dell'opera, dovranno essere realizzati i seguenti interventi:

- 01 realizzazione di strada di arroccamento: da realizzarsi in fregio al binario, in prosecuzione di strada bianca esistente, necessaria a seguito della chiusura dei PL al Km 59+092 e Km 59+551;
- 02 realizzazione di strada di arroccamento02: da realizzarsi in fregio al binario, in prosecuzione di strada bianca esistente, necessaria a seguito della chiusura del PL al Km 61+769;
- 03 riqualificazione Strada Vicinale della Abbazia, già presente, per collegamento abitazione Sig. Casilli, posta in aperta campagna, che rimarrebbe interclusa a seguito di chiusura di PL sito in Comune di Bozzolo;

5. il tracciato ferroviario lacera radicalmente un territorio particolarmente sensibile in termini ambientali ed in particolar modo nei confronti della fauna selvatica. A Nord della linea ferroviaria è presente il "Parco Oglio Sud" con una zona protetta individuata dalla ZPS IT20B0401 – Parco regionale Oglio sud ricca di biodiversità sia dal punto di vista vegetazionale che dal punto di vista faunistico. La linea ferroviaria interseca la rete ecologica regionale di II° livello e la rete verde provinciale; queste aree identificano dei corridoi ecologici di connessione tra il Fiume Oglio e il Fiume Po nei quali, tra le altre finalità, vi è quella di porre massima attenzione alla permeabilità delle trasformazioni nei confronti degli spostamenti della fauna selvatica. Seppur le opere in progetto siano di riqualificazione e potenziamento di un tracciato esistente si ritiene necessario cogliere l'occasione di mitigare l'impatto della linea ferroviaria sul sistema naturalistico; pertanto si chiede l'inserimento di idonei attraversamenti da posizionare in corrispondenza dei percorsi preferenziali utilizzati dalle diverse specie di fauna selvatica al fine di migliorare le connessioni ecologiche tra i due fiumi.

6. le opere sostitutive dei passaggi a livello siano realizzate in modo da garantire la continuità dei flussi veicolari di attraversamento della ferrovia durante il cantiere.

7. è necessario che, per tutte le viabilità e tutti i luoghi interessati dalle operazioni di cantiere, venga previsto il ripristino ambientale e funzionale presente prima dell'inizio dei lavori;

8. si chiede di prestare la massima attenzione alla localizzazione e alla progettazione delle barriere acustiche in modo tale da proteggere con la massima efficacia i centri abitati di Tornata e Romprezzagno;



COMUNE DI TORNATA

Provincia di Cremona

Via Fabbri n. 10 – 26030 Tornata (CR)
Codice Fiscale e Partita Iva 00316690197
Tel 0375 97051 Fax 0375 977056

pec: comune.tornata@pec.regione.lombardia.it - sito istituzionale: www.comune.tornata.cr.it

9. in sostituzione della chiusura dei passaggi a livello e del conseguente frazionamento territoriale che anticipa quello che genererà il tracciato autostradale, di concerto con il Comune di Bozzolo si chiede che venga valutata anche in seconda fase, la realizzazione del primo lotto funzionale del sistema di interconnessione della ex S.S. 10 con le strade provinciali S.P. 77 (Cremona), S.P. 64 e S.P. 63 (Mantova); tale infrastruttura risulta utile ed indispensabile in caso di situazioni di emergenza, anche idraulica, che coinvolga i due precedenti sottopassi; si chiede inoltre la realizzazione del tratto di collegamento a Via Calvatone in modo tale da garantire sempre l'accesso agli immobili di proprietà Sigg. Cappelli e fondi agricoli che, in caso di realizzazione di tutte le infrastrutture previste, rimarrebbero intercluse.

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

Tornata, li 15 Marzo 2022

IL SINDACO
Mario Penci*

* Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa



PARCO REGIONALE OGLIO SUD
Piazza Donatore del Sangue, 2
26030 Calvatone (CR)
C.F. 90002650191

Prot. n. 286

Calvatone, lì 12.02.2022

OGGETTO: nulla osta all'opera di raddoppio ferroviario Codogno-Cremona-Mantova. Prima fase funzionale - tratta Piadena-Mantova.

IL PRESIDENTE DEL PARCO REGIONALE OGLIO SUD

Vista la Legge n. 394/91;

Vista la L.R. n. 86/83;

Vista la L.R. 12/2011;

Vista la L.R. n. 28/2016;

Visto lo Statuto del Parco;

Viste le nostre precedenti comunicazioni:

- prot. n. 101 del 23.01.2021 con cui sinteticamente si ponevano a conoscenza i vari Enti Locali, regionali e nazionali, interessati dal raddoppio ferroviario in oggetto citato, che il Parco, in data 24.12.2020, era stato avvisato di essere competente ad esprimere nulla osta ai sensi dall'art. 13 della Legge n. 394/91 relativamente all'esecuzione del progetto indicato in oggetto e, pertanto, chiedeva delucidazioni in merito alla procedura da applicarsi;
- prot. n. 228 del 15.02.2021 con cui si ponevano nuovamente a conoscenza i vari Enti Locali, regionali e nazionali, interessati dal raddoppio ferroviario in oggetto citato, che fosse necessario per questo Parco avere delucidazioni in merito alla precedente richiesta;
- prot. n. 461 del 24.03.2021 con cui il Parco portava a conoscenza dei vari Enti Locali, regionali e nazionali, le proprie osservazioni in merito al progetto riassunte nei seguenti titoli:
 - paesaggio
 - biodiversità
 - mitigazioni
 - compensazioni
- prot. n. 1949 del 09.12.2021 con cui questo Parco portava a conoscenza dei vari Enti Locali, regionali e nazionali, interessati dal raddoppio ferroviario in oggetto citato, che, permanevano i dubbi sollevati con le precedenti note anche per la conferenza di servizi fissata per il 17.12.2021 da R.F.I.;

Verificate le problematiche, le criticità sottese all'applicazione dell'art. 13 della Legge n. 394/91;

Vista la recente nota di R.F.I. assunta al protocollo dell'Ente al n. 210 del 03.02.2022 con la quale la stessa precisa a questo Parco che il parere dell'art. 13 della Legge n. 394/91 deve essere espresso entro 90 gg dalla data del 17.12.2021 in cui si è svolta la conferenza dei servizi;

Considerato che il raddoppio ferroviario della linea, per un tratto, insiste sulle aree all'interno di questo Parco così classificate:

- "Zona ambienti naturali" art. 30 delle N.T.A.,
- "Zona di riqualificazione ambienti naturali" art. 31 delle N.T.A.,
- "Zona agricola forestale di tutela fluviale" art. 32 delle N.T.A.,
- "Zona agricola forestale di tutela morfo paesistica" art. 33 delle N.T.A.,
- "Zona agricola di filtro" art. 34 delle N.T.A.,
 - oltre alla Zona di Protezione Speciale IT20B0401 "Parco Regionale Oglio Sud".

Considerato altresì che si ritiene opportuno esprimere il nulla osta richiesto, fatte salve tutte le richieste, compensazioni e mitigazioni, nonché ulteriori provvedimenti effettuati ed emessi dagli altri Enti interessati dal raddoppio;

Verificato che il presente nulla osta può essere di massima espresso, seppur in assenza di conformità tra l'intervento richiesto e le normative regolamentari di questo Parco poiché le stesse, risalenti a molti anni fa, non potevano di certo prevedere un'opera come quella odierna, oggetto di trattazione, di particolare rilevanza pubblica;

Rilevato che, fatto salvo quanto precedentemente scritto per gli altri Enti interessati dall'opera, è opportuno esprimere nulla osta alla realizzazione della stessa all'interno del Parco con le considerazioni relative al paesaggio, alla biodiversità e le proposte mitigazioni e compensazioni;

Vista la deliberazione del Consiglio di Gestione n. 13 del 10.02.2022 immediatamente esecutiva;

Tutto ciò premesso;

DECRETA

1. di esprimere, seppur nei limiti sopra espressi, fatte salve dunque le competenze in merito degli Enti Locali, Regionali, Nazionali, nulla osta, per il tratto che insiste sulle aree all'interno di questo Parco, all'opera di raddoppio ferroviario Codogno-Cremona-Mantova. Prima fase funzionale - tratta Piadena-Mantova precisando e stabilendo quanto segue:

Il progetto in oggetto interessa il territorio del Parco Regionale Oglio Sud nei seguenti territori:

- in piccola parte nel Comune di Piadena Drizzona, dove è prevista la realizzazione di una rotonda stradale all'uscita dell'abitato di Piadena,
- nei Comuni di Bozzolo e Marcaria dove è previsto l'attraversamento del Fiume Oglio,
- nel Comune di Marcaria, tra il capoluogo e la località San Michele in Bosco, a sud della zona industriale.

Il progetto interessa le seguenti zone del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale Oglio Sud:

- "Zona ambienti naturali" art. 30 delle N.T.A.,
- "Zona di riqualificazione ambienti naturali" art. 31 delle N.T.A.,
- "Zona agricola forestale di tutela fluviale" art. 32 delle N.T.A.,
- "Zona agricola forestale di tutela morfo paesistica" art. 33 delle N.T.A.,

- “Zona agricola di filtro” art. 34 delle N.T.A.,
oltre alla Zona di Protezione Speciale IT20B0401 “Parco Regionale Oglio Sud”.

Analizzando il progetto si sono riscontrate le seguenti incongruenze e criticità:

PAESAGGIO

Con riferimento ai nuovi viadotti di corsi d’acqua ricadenti all’interno del Parco Regionale Oglio Sud (fiume Oglio e torrente Tartaro) si precisa quanto segue:

- viadotto V102 sul fiume Oglio: le strutture del viadotto ricadono in parte in “zona ambienti naturali” art. 30 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale Oglio Sud che al comma 2, lettera d) prevede la realizzazione dei manufatti e infrastrutture in genere previa denuncia all’ente gestore ai sensi dell’art. 12 delle N.T.A. del P.T.C. del Parco, ora superate dall’autorizzazione paesaggista ex. D.L. n. 42/2004 e s.m.i.;
- viadotto V102 sul fiume Oglio: venga più approfonditamente descritta e motivata la scelta di non mantenere il nuovo viadotto allineato alle linee esistenti in corrispondenza del corso d’acqua, in quanto tale scelta progettuale non appare sufficientemente giustificata;
- viadotto V102 sul fiume Oglio: verificare che le strutture portanti poste sulla sponda destra del fiume, non interferiscano con la pista ciclopedonale “Ciclovia dell’Oglio”;
- viadotto V102 sul fiume Oglio: verificare la possibilità di realizzazione del viadotto in modo sospeso ad unica campata, nel rispetto della normativa vigente, al fine evitare di realizzare una pila all’interno dell’alveo fluviale con tutte le conseguenti problematiche e criticità;
- viadotto V102 sul fiume Oglio: nell’esecuzione dei lavori di demolizione del viadotto esistente e di costruzione del nuovo, venga presa in considerazione la presenza nell’alveo fluviale di un vagone ferroviario precipitato nel fiume durante la Seconda Guerra Mondiale;
- evidenziare in modo più approfondito nel contesto paesaggistico dei due nuovi viadotti, attraverso opportuni rendering ravvicinati e da più punti di vista. I punti di ripresa dovranno essere localizzati su apposita cartografia e le singole foto dovranno essere corredate da data e didascalia descrittiva;
- fornire adeguata documentazione fotografica e progettuale relativa al viadotto presente e in progetto in corrispondenza del corso d’acqua tutelato torrente Tartaro, riguardo al quale non risulta alcun cenno nella documentazione, né come rifacimento né come demolizione.

BIODIVERSITÀ

- si evidenziano incongruenze ed errori nelle descrizioni dei siti Natura 2000;
- vengano prese in considerazione gli impatti creati alla fauna ittica relativi alla demolizione dei viadotti esistenti e alla costruzione dei nuovi viadotti;
- chiarire se, e in che misura, i viadotti di nuova realizzazione presentino accorgimenti idonei a mantenere o migliorare la connettività ecologica residua data dalla rete irrigua;
- approfondire gli aspetti di connessione ecologica e di permeabilità faunistica del viadotto V103 (torrente Tartaro), evidenziando la possibilità di passaggio, da parte della fauna, sotto il ponte e lungo le sponde di nuovo rifacimento, date le pendenze e i materiali previsti per i consolidamenti;

- gli interventi ricadenti all'interno della Zona di Protezione Speciale IT20B0401 "Parco Regionale Oglio Sud" non dovranno essere realizzati durante il periodo riproduttivo, da marzo a luglio, come da Piano di Gestione della ZPS (ove sono ammesse deroghe da concordare)

Si ritiene di stabilire perciò quanto segue:

MITIGAZIONI

- valutare in modo più concreto mitigazioni rispetto all'ampliamento infrastrutturale in progetto e migliorie rispetto alla situazione esistente, in quanto, ancorché l'infrastruttura in progetto si sviluppi in affiancamento stretto alla ferrovia esistente, le incrementate dimensioni fisiche dell'opera possono comportare un'incidenza nella capacità residua del territorio di esprimere un potenziale di connettività ecologica;
- elencare e descrivere in maniera adeguata le misure mitigative mirate ad attenuare il disturbo della fauna, tra cui:
 - o per le interferenze legate alla "dimensione fisica", l'eventuale realizzazione di passaggi faunistici per mitigare gli impatti legati all'effetto barriere dell'opera;
 - o per le interferenze legate alla "dimensione costruttiva", si raccomanda di prevedere le operazioni di taglio ed eradicazione della vegetazione nella stagione non riproduttiva delle varie specie faunistiche potenzialmente presenti nel territorio oggetto di studio, escludendo cioè i mesi da marzo a luglio;
- tra le opere di mitigazione vengono previste specie vegetali non autoctone, per le siepi arbustive *Cytisus scoparius* e *Berberis vulgaris*, da sostituire con *Prunus spinosa*, *Euonymus europaeus*, *Frangula alnus*, per i filari arborei *Quercus cerris* da sostituire con *Quercus robur*;
- visti gli impatti e le incidenze degli interventi sulle aree ricadenti all'interno del perimetro del Parco Regionale Oglio Sud e della Zona di Protezione Speciale IT20B0401 "Parco Regionale Oglio Sud" è necessario prevedere opere di compensazione.

COMPENSAZIONI

Premesso che:

- sulla sponda destra della fiume Oglio è stata realizzata negli anni la pista ciclopedonale denominata "Ciclovía dell'Oglio" il cui percorso inizia dal Tonale e si conclude alla confluenza dell'Oglio nel Po. Sono in itinere interventi di miglioramento e di eliminazione delle criticità presenti sul percorso;
- il Parco dell'Oglio intende creare anche sulla sponda sinistra dell'Oglio una pista ciclopedonale denominata "Ciclovía dell'Oglio sponda sinistra" e che all'uopo nel mese di febbraio sono iniziati i lavori di sistemazione del percorso nel Comune di Canneto sull'Oglio;
- per rendere il percorso completo si debbono risolvere alcune criticità quindi si chiede l'effettuazione dei seguenti interventi a compensazione degli impatti sulla Zona di Protezione Speciale IT20B0401 "Parco Regionale Oglio Sud" creati dai lavori di raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova che sarebbero:
 - ❖ la realizzazione di ponte ciclopedonale in struttura lignea avente una luce di circa 25 m sul canale Tartaro, posto in Comune di Acquanegra sul Chiese in località Montecucco (Google maps);

❖ la realizzazione di sottopasso ciclabile alla strada provinciale ex SS n. 10 "Padana Inferiore" e alla linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova sulla sottobanca dell'argine maestro in sponda sinistra (Google maps);

❖ la realizzazione di passerella ciclopedonale in aderenza al nuovo ponte ferroviario, al fine di collegare i due percorsi ciclopedonali denominati "Ciclovia dell'Oglio" in sponda destra e "Ciclovia dell'Oglio" in sponda sinistra (Google maps).

Resta inteso che eventuali danni o interruzioni causati dai lavori ai percorsi ciclo-pedonali esistenti dovranno essere ripristinati.

2. Questo Parco si riserva, nei termini fissati da R.F.I., nella nota citata in premessa e assunta al protocollo dell'Ente al n.210 del 03.02.2022, di apportare al presente atto eventuali modifiche o integrazioni.

3. Di stabilire che il presente nulla osta sarà affisso contemporaneamente all'Albo dei Comuni interessati per n. 7 giorni.

Avverso il presente provvedimento, è ammesso ricorso al TAR della Lombardia entro 60 (sessanta) giorni od al Capo dello Stato entro 120 giorni.

Sono ammesse ai citati ricorsi anche le Associazioni di Protezione Ambientale individuate ai sensi della Legge n. 349/1986.

IL PRESIDENTE
Alessandro Bignotti
Documento firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.