

ORDINANZA N. 4

Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova

1^ Fase funzionale – Raddoppio tratta Piadena – Mantova

(CUP J84H17000930009)

PROGETTO DEFINITIVO

Approvazione del Progetto Definitivo

La Commissaria

- visto il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 convertito con modificazioni nella legge 14 giugno 2019, n. 55 e s.m.i. e in particolare l'art. 4, comma 1, che prevede l'individuazione, mediante decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, degli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale e la contestuale nomina di Commissari straordinari per la realizzazione degli interventi medesimi;
- visto il D.P.C.M. del 16 aprile 2021, pubblicato nel sito web del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (oggi ridenominato Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) il 4 giugno 2021 e notificato con nota del Capo di Gabinetto del medesimo Ministero in pari data, con il quale è stato individuato nell'allegato elenco 1 allo stesso decreto, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del citato DL 32/2019, il "Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova";
- visto l'art. 2 del sopra citato D.P.C.M., con il quale è stata nominata l'Ing. Chiara De Gregorio, Dirigente di RFI S.p.A., Commissaria straordinaria per l'intervento infrastrutturale indicato al punto che precede;
- vista la C.O. n 600/AD del 14 ottobre 2021, con la quale RFI S.p.A. ha emesso le Linee Guida "L'iter procedurale dei Progetti in gestione commissariale" per il corretto svolgimento dell'iter procedurale dei progetti affidati alla gestione dei Commissari straordinari di cui all'art. 4 del DL 32/2019 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 55/2019 e s.m.i., nonché dei progetti inseriti nell'Allegato IV del DL 77/2021, convertito con modificazioni dalla legge 108/2021;
- vista la decisione del Consiglio dell'Unione europea del 13 luglio 2021 con la quale è



stato approvato il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia (PNRR) ai sensi all'articolo 20 del regolamento (UE) 2021/241, nell'ambito del quale è stato inserito l'intervento "Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase";

- visto l'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021, che recepisce il PNRR e riporta l'investimento "Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova 1^ fase" alla riga I178A della tabella A - Portafoglio Investimenti in Corso e Programmatici, classe b Interventi in esecuzione, Interventi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali con costo e risorse pari a 515 mln di euro;
- visto il nuovo Contratto di Programma 2022 – 2026, approvato dal CIPESS con delibera n. 25 del 2 agosto 2022 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 9 novembre 2022, n. 262, nel quale l'intervento "Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova 1^ fase" è incluso nella tabella A "Portafoglio Investimenti in Corso e Programmatici", subtabella b) "Interventi in esecuzione", alla riga I178A, con costo e risorse pari a 615,00 Mln€;
- visto l'art. 26, comma 7, del DL 50/2022, convertito con modificazioni dalla L. 91/2022, che istituisce il "Fondo per l'avvio di opere indifferibili", per fronteggiare i maggiori costi derivanti dall'aumento del costo dei materiali da costruzione e dell'energia;
- visto il Decreto del Ministero dell'economia e delle Finanze, pubblicato in GU il 28-11-2022 che, all'art. 1, approva gli allegati 1 e 2 contenenti l'elenco degli interventi per i quali si procede all'assegnazione delle risorse del Fondo per l'avvio delle opere indifferibili: nell'allegato 1 è riportato il CUP: J84H17000930009;
- visto l'art. 4, comma 2, del DL 32/2019, convertito, con modificazioni, dalla L. 55/2019 e s.m.i., che stabilisce che "per le finalità di cui al comma 1", ai Commissari straordinari, "spetta l'assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori" e che L'approvazione dei progetti da parte dei Commissari straordinari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati, e per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici, per i quali il termine di adozione dell'autorizzazione, parere, visto e nulla osta è fissato nella misura massima di sessanta giorni dalla data di ricezione della richiesta, decorso il quale, ove l'autorità competente non si sia pronunciata, detti atti si intendono rilasciati. L'autorità competente può altresì chiedere chiarimenti o elementi integrativi di giudizio; in tal caso il termine di cui al precedente periodo è sospeso fino al ricevimento della documentazione richiesta e, a partire dall'acquisizione della medesima documentazione, per un periodo massimo di trenta giorni, decorso



il quale i chiarimenti o gli elementi integrativi si intendono comunque acquisiti con esito positivo. Ove sorga l'esigenza di procedere ad accertamenti di natura tecnica, l'autorità competente ne dà preventiva comunicazione al Commissario straordinario e il termine di sessanta giorni di cui al presente comma è sospeso, fino all'acquisizione delle risultanze degli accertamenti e, comunque, per un periodo massimo di trenta giorni, decorsi i quali si procede comunque all'iter autorizzativo...";

- vista l'Ordinanza n. 1 del 21 luglio 2021, con la quale la Commissaria ha adottato le disposizioni organizzative in forza delle quali opera, nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico e della normativa dell'Unione Europea e nei limiti delle risorse disponibili ai sensi della legislazione vigente e dell'art. 4, commi 1 e 2, del DL 3272019 convertito con modificazioni nella L. n. 55/2019 e s.m.i., per l'urgente realizzazione delle opere;
- vista l'Ordinanza n. 2 del 19 novembre 2021, con la quale la Commissaria ha approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per il "Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova";
- vista l'istruttoria di RFI del 30 novembre 2021 con cui, ai fini dell'avvio dell'iter autorizzativo, la Referente di Progetto d'intesa con la Responsabile della Direzione Investimenti Area Nord-Ovest, stante la complessità della determinazione da assumere a cura della Commissaria e la necessità di effettuare un esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti, hanno proposto alla Commissaria di procedere alla valutazione del progetto definitivo in epigrafe tramite l'indizione di una Conferenza di Servizi istruttoria ex art. 14, comma 1 della L. 241/1990, da svolgersi in forma simultanea e in modalità sincrona, ai sensi dell'art. 14-ter della L. 241/1990;
- vista l'Ordinanza n. 3 del 30 novembre 2021 con cui la Commissaria, preso atto dell'istruttoria di cui al punto che precede, ha indetto la Conferenza di Servizi istruttoria ex art. 14, comma 1 della L. 241/1990 con le modalità di cui all'art. 14-ter della L. 241/1990 e s.m.i. sul Progetto Definitivo della "1^ Fase funzionale – Raddoppio tratta Piadena – Mantova";
- vista la nota prot. RFI-DIN-DINO\PEC\P\2021\192 del 30 novembre 2021, con cui RFI S.p.A. ha convocato la Conferenza di Servizi istruttoria (CdS) di cui all'art. 14, comma 1 della L. 241/1990, da svolgersi in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14-ter della L. 241/1990, ai fini della valutazione del progetto definitivo in argomento, fissando la riunione della Conferenza medesima, da svolgersi in modalità telematica, il 17 dicembre 2021;
- vista la nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINO\PEC\P\2021\17 del 2 agosto 2022 con cui RFI S.p.A. ha inviato, nell'ambito della CdS convocata con nota prot RFI-DIN-



DINO\PEC\P\2021\192 del 30 novembre 2021, il progetto definitivo delle varianti alla viabilità sviluppato per risolvere le interferenze tra le viabilità del progetto ferroviario e il progetto dell'autostrada Cremona – Mantova;

- vista la deliberazione n. XI/7211 del 24 ottobre 2022 con cui la Regione Lombardia ha dato atto che il parere favorevole espresso dalla Regione medesima in ambito valutazione di impatto ambientale (VIA), costituisce manifestazione di favorevole volontà di Intesa Stato-Regione, ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383;
- vista la nota prot. RFI-NEMIDIN.DINO\A0011\P\2022\0000184 del 20 dicembre 2022, con la quale la Responsabile della Direzione Investimenti Area Nord-Ovest di RFI S.p.A., in qualità anche di Presidente della Conferenza di Servizi, ha trasmesso il documento conclusivo della Conferenza di Servizi e la relazione istruttoria per consentire l'approvazione da parte della Commissaria del progetto definitivo della "1^ Fase funzionale – Raddoppio tratta Piadena – Mantova”;

PRENDE ATTO

- delle risultanze dell'istruttoria trasmessa dalla Responsabile della Direzione Investimenti Area Nord-Ovest di RFI S.p.A., comprensiva dei seguenti allegati:
 - Allegato 1 - Quadro sinottico in forma tabellare con l'esame delle prescrizioni pervenute nell'ambito dell'iter autorizzativo,
 - Allegato 2 - Istruttoria pubblicizzazione Espropri, procedimento di partecipazione delle ditte interessate ai sensi dell'art. 11 e 16 del DPR 327/2001 e s.m.i.;

in particolare, che:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1.

- con nota prot. AGCN.MI.0046049.20.U del 22 giugno 2020, Italferr S.p.A. ha trasmesso alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Cremona, Lodi e Mantova la documentazione tecnico-scientifica definitiva delle indagini archeologiche preventive relativa all'infrastruttura in oggetto ai fini dell'espressione del parere di cui all'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 in materia di “verifica preventiva dell'interesse archeologico”;
- con nota prot. RFI-DIN-DNE.MI\A0011\P\2020\0000255 del 15/10/2020, RFI ha presentato istanza di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto definitivo del raddoppio della tratta Piadena - Mantova, 1^ fase funzionale del



raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova – ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. – all’allora Ministero dell’Ambiente per la Tutela del Territorio e del Mare, istanza dichiarata procedibile dal medesimo Ministero in data 28 /10/2020;

- con nota prot. M_INF.CSLP.REGISTRO UFFICIALE.U.0002486 dell’8/03/2021 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha trasmesso a RFI S.p.A. il parere ex art. 215 del D.Lgs. n. 50/2016 rilasciato con voto n. 63/2020 del 26/02/2021 relativo al progetto definitivo del “Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova. Tratta Piadena-Mantova”;
- con note prott. AGCN.MI.0103855.20.U, AGCN.MI.0103859.20.U e AGCN.MI.0103840.20.U, tutte del 15/12/2020, Italferr S.p.A. ha inviato il progetto definitivo in epigrafe, unitamente alla tabella A (nella quale è indicata per ciascuna amministrazione e per i soggetti gestori di opere interferite la normativa di riferimento per la rispettiva pronuncia di competenza) a tutti i soggetti interessati, individuati nella medesima tabella A;
- con nota RFI-DIN-DINO.MI\PEC\P\2021\150 del 19/11/2021 RFI ha inviato il progetto alla Società ANAS S.p.A. (per effetto del passaggio di competenza nella gestione di alcune viabilità in precedenza gestite da altri soggetti);
- con l’Ordinanza n. 3 del 30 novembre 2021, la Commissaria, Ing. Chiara De Gregorio, preso atto dell’istruttoria di RFI del 30 novembre 2021, ha indetto la Conferenza di Servizi istruttoria ex art. 14, comma 1 della L. 241/1990 con le modalità di cui all’art. 14-ter della L. 241/1990 e s.m.i. sul Progetto Definitivo della “1^ Fase funzionale – Raddoppio tratta Piadena – Mantova”, demandandone la convocazione, così come previsto dall’art. 7 dell’ordinanza medesima, all’Ing. Paola Eugenia Barbaglia, Direttore Investimenti Area Nord-Ovest di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nella sua qualità di presidente della Conferenza medesima;
- con nota prot. RFI-DIN-DINO\PEC\P\2021\192 del 30 novembre 2021, RFI ha convocato la Conferenza di Servizi istruttoria (CdS) di cui all’art. 14, comma 1 della L. 241/1990, da svolgersi in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell’art. 14-ter della L. 241/1990, ai fini della valutazione del progetto definitivo in argomento - già trasmesso alle Amministrazioni/Enti interessati con le sopra richiamate note prot. AGCN.MI.0103855.20.U, AGCN.MI.0103859.20.U AGCN.MI.0103840.20.U, (tutte del 15/12/2020), RFI-DIN-DINO.MI\PEC\P\2021\150 del 19/11/2021, - fissando la



riunione della Conferenza medesima, da svolgersi in modalità telematica, il 17 dicembre 2021, ore 10:30;

- il 17 dicembre 2021 si è tenuta la seduta della CdS il cui verbale è agli atti della medesima CdS;
- nell'ambito della CdS sono pervenuti i pareri positivi dei Comuni interessati con prescrizioni tra le quali, in particolare, figura la richiesta di compatibilizzare il progetto definitivo in argomento con il progetto dell'autostrada Cremona – Mantova;
- la Commissaria straordinaria, in considerazione delle esigenze rappresentate dai Comuni interessati dalle opere, ha tenuto con questi ultimi specifici incontri volti a condividere in via preventiva le soluzioni tecniche per soddisfare la richiesta di cui al punto precedente;
- con nota prot. 2285 del 7 aprile 2022, il Ministero della Transizione Ecologica (oggi Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica), nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale, ha trasmesso le proprie richieste di integrazione, tra le quali figura quella di modificare il progetto delle viabilità per la soppressione dei Passaggi a Livello, al fine di tenere conto della progettazione dell'autostrada Cremona – Mantova;
- RFI, in considerazione di quanto precede, ha, quindi, sviluppato un progetto definitivo di variante per risolvere le interferenze tra le viabilità del progetto ferroviario e il progetto dell'autostrada Cremona – Mantova sulla base delle soluzioni emerse e condivise nell'ambito dei sopra menzionati incontri con i comuni interessati;
- in risposta alla richiesta di integrazioni del 7 aprile 2022 sopra richiamata, in data 24 giugno 2022 il progetto definitivo di variante alle viabilità è stato trasmesso al Ministero della Transizione Ecologica e al Ministero della Cultura nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale;
- con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINO\PEC\P\2021\17 del 2 agosto 2022 RFI ha inviato, nell'ambito della CdS convocata con nota prot RFI-DIN-DINO\PEC\P\2021\192 del 30 novembre 2021, il medesimo progetto definitivo delle varianti alla viabilità alle amministrazioni competenti ad esprimere il proprio parere sulla variante medesima, sulla base della ricognizione dei vincoli presenti sulle aree interessate dal progetto definitivo di variante riportata nella Tabella “A” allegata al progetto, nella quale è indicata per ciascuna amministrazione e per i soggetti gestori di opere interferite la



normativa di riferimento per la pronuncia di rispettiva di competenza;

- la verifica di interesse culturale ex art. 12 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. riguardante i seguenti immobili interessati dall'intervento: il Viadotto sul Fiume Oglio (VI02), il Viadotto sul Canale Dugale (VI01), il Viadotto sul Torrente Tartaro (VI03), il Viadotto sul Canale Osone (VI04) e i fabbricati, denominati D8bis, D10, D11, D16, D36, D38, D42, D43, D52, D55, D56, D57 ha dato esito negativo;
- in particolare, per quanto riguarda il ponte ferroviario sul fiume Oglio, con nota prot. 765-P dell'11 gennaio 2022, il Ministero della Cultura (MiC) ha espresso il parere istruttorio favorevole nell'ambito della pronuncia di compatibilità ambientale, con prescrizioni, tra le quali figura quella che non consente la demolizione del viadotto sul fiume Oglio, quantunque debba essere espletata la verifica di interesse culturale, in quanto lo stesso si caratterizza come rilevante testimonianza storica legata alla costruzione della linea ferroviaria e connotativa del paesaggio stesso;
- con Decreto del 2 marzo 2022 il Segretariato Regionale per la Lombardia ha dichiarato di interesse culturale il Ponte ferroviario sull'Oglio;
- con nota prot. RFI-DIN-DINO.MI\PEC\P\2022\146 del 23 maggio 2022, RFI ha chiesto al Segretariato Regionale del MiC per la Lombardia e alla Soprintendenza territoriale Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Cremona, Lodi e Mantova il riesame del suddetto Decreto, ai sensi del comma 1 dell'art. 21-quinquies, rubricato "Revoca del provvedimento" della Legge 241/1990 e s.m.i., in quanto alla luce di ulteriori ricerche storiche e tecniche condotte, è emerso che il ponte è stato ricostruito meno di 70 anni fa;
- con nota prot. 3797-P del 13 giugno 2022, il Segretariato Regionale ha revocato il Decreto di dichiarazione di interesse culturale per il ponte esistente sul fiume Oglio;
- con istanza del 29/11/2022 RFI S.p.A. ha chiesto alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Cremona, Lodi e Mantova l'autorizzazione ex art. 21 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. per procedere all'intasamento di tombini lungo la tratta Piadena-Mantova;

2.

Nell'ambito della Conferenza di Servizi istruttoria sono state acquisite le note/pareri di seguito sintetizzati:



- la **Regione Lombardia**, con deliberazione n. XI/7211 del 24 ottobre 2022 ha dato atto che il parere favorevole espresso dalla Regione medesima in ambito valutazione di impatto ambientale (VIA), costituisce manifestazione di favorevole volontà di Intesa Stato-Regione, ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383;

- il **Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica** ha trasmesso il decreto n. 377 del 6 dicembre 2022 adottato **di concerto con il Ministero della Cultura** (Decreto MASE-MiC), con cui, sulla base del parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 339 del 24 ottobre 2022, del parere del Ministero della Cultura, di cui alla nota della Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio prot. 35619-P del 3 ottobre 2022, e del parere della Regione Lombardia espresso con Deliberazione di Giunta n. XI/7211 del 24 ottobre 2022, ha espresso: i) giudizio positivo di compatibilità ambientale dell'opera subordinato al rispetto delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2 e 3 del decreto medesimo; ii) riguardo alla valutazione di incidenza, parere favorevole circa l'assenza di incidenza negativa e significativa relativamente al livello 1 (Screening) e livello 2 (Valutazione appropriata specifica); iii) riguardo alla verifica del Piano di Utilizzo, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS ha ritenuto che il Piano di Utilizzo contiene gli elementi essenziali per il passaggio alla successiva fase progettuale di progetto esecutivi in cui tutti gli elementi di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017 dovranno essere censiti e verificati mediante contestuale aggiornamento del Piano di Utilizzo, secondo quanto richiesto con la condizione ambientale n. 16 del citato parere n. 339 del 24 ottobre 2022.

- la **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Cremona, Lodi e Mantova**, con nota prot. 6161 del primo settembre 2020, rilevato che *“i saggi prescritti, ubicati in corrispondenza dei punti di maggior rischio secondo la valutazione della Verifica preliminare dell'interesse archeologico, non hanno messo in evidenza la presenza di strutture né di stratigrafia complessa o particolarmente delicata”* ha richiesto che *“tutte le operazioni di scavo previste nei tratti non indagati dai sondaggi, comprese le aree di accantieramento e le piste di transito dei mezzi, a partire dallo scotico, siano effettuate con l'assistenza di una ditta specializzata in ricerche archeologiche, con formale incarico e ad onere dell'Ente committente, ai sensi dell'art. 28, comma 4 del D. Lgs n. 42/2004 e diretti da questo Ufficio ai sensi dell'art. 88, comma I del medesimo D.Lgs.”*.

- la **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Cremona, Lodi e Mantova**, con nota 9766-P del 12 ottobre 2022, ha espresso parere favorevole circa la compatibilità delle opere in oggetto rispetto alla tutela del patrimonio culturale e del paesaggio, con le seguenti prescrizioni:



“1. Per quanto riguarda il Fabbricato tecnologico FA04 a Mantova, dovrà essere elaborata una nuova soluzione architettonica che tenga conto della visibilità dell'area, oltre che dagli ambiti ferroviari, anche da via Luigi Martini e dal percorso ciclopedonale d'argine esistente lungo il Lago Superiore, sottoposto a tutela paesaggistica. Le sponde del lago costituiscono un ambito estremamente sensibile dal punto di vista paesaggistico, in particolare la porzione confinante con gli spazi ferroviari: le linee dei binari, i fabbricati tecnologici e i depositi di materiale, oltre che costituirsi come elementi di cesura tra la città e il lago, sono anche forti detrattori del contesto per via dell'elevata visibilità dal percorso ciclopedonale d'argine. Si ritiene che l'intervento in tale ambito debba essere l'occasione per migliorare il contesto attraverso una riqualificazione degli spazi che non si limiti a proporre soluzioni standardizzate, ma che tenga conto della sensibilità paesaggistica d'ambito. In particolare, si chiede di migliorare l'inserimento paesaggistico attraverso scelte accurate dei materiali della recinzione e delle griglie delle aperture, nonché delle cromie delle finiture, valutando anche la possibilità di realizzare opere a verde per mitigare la vista dai percorsi d'ambito. Tali modifiche dovranno essere sottoposte a questo Ufficio per la valutazione di competenza;

2. In relazione alle barriere antirumore previste in ambiti di tutela paesaggistica, in linea generale, al fine di diminuirne l'impatto visivo sia dal treno, per mezzo del quale è possibile il godimento del paesaggio da altrimenti preclusi, che da altri percorsi (strade bianche, strade vicinali, percorsi ciclabili, ecc.), dovranno essere previsti elementi trasparenti dotati solo dei sistemi anticollisione per volatili, scelti tra quelli di efficacia dimostrata. Eventuali porzioni non trasparenti, se necessarie a fini puramente tecnici, dovranno presentare materiale opaco e colorazione idonea all'inserimento nel contesto.

Analoghe soluzioni dovranno essere adottate anche all'interno dei centri abitati, dove sono previsti tratti di barriere molto estesi, ovunque sia possibile al fine di evitare di aggravare ulteriormente la percezione della linea ferroviaria come limite urbano da parte dei residenti. A questo proposito si segnala che la D.G.R. n. IX/2727 del 22/12/2011 stabilisce indirizzi e linee guida relative a questa tipologia di manufatti sia in ambito urbano che extraurbano.

In particolare, a titolo esemplificativo, per il viadotto sul Cavo Osone (VI04), considerato il contesto di pianura periurbana ad alta visibilità che caratterizza il sito, dovrà essere valutato l'impiego di barriere acustiche trasparenti in luogo di quelle opache previste.

In relazione al manufatto NV26, considerato il carattere di opera sopraelevata in contesto di pianura agricola, qualora ve ne fosse la necessità, si prescrive l'impiego di barriere trasparenti nella porzione rialzata del manufatto;

3. Per quanto concerne il sovrappasso NV24-IV24 (Km 64+080) a Bozzolo, preso atto che il monumento dedicato a Giuseppe Garibaldi (busto su colonna) all'incrocio con via XXV Aprile, non verrà spostato, dovranno essere valutate una soluzione alternativa o modifiche progettuali che consentano di preservare a viabilità storica da sottoporre alla valutazione di questo Ufficio.

Si coglie l'occasione per segnalare che da verifiche recenti sono emersi ulteriori elementi di criticità per l'area in questione consistenti nella presenza del Cimitero ebraico, a nord della linea ferroviaria, e delle tracce di mura urbane storiche nelle aree pertinentziali delle abitazioni in affaccio su via Sergio Arini. Si chiede pertanto, nel caso in cui non sia possibile una soluzione alternativa, di valutare opere di mitigazione che consentano di preservare il livello qualitativo di tali contesti;



4. In relazione al Fabbricato tecnologico FA01 a Mantova, considerato che il progetto prevede l'abbattimento di alcuni esemplari arborei per l'ampliamento del piazzale, si chiede che sia mantenuto il livello di mitigazione attuale dell'area rispetto alla vista dalla S.P. 10 sopraelevata;

5. Per quanto attiene alle opere previste nelle stazioni ferroviarie, trattandosi di edifici tutelati ai sensi dell'art. 10, commi 1 e 5 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., per gli interventi previsti sarà necessario acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del Codice dei Beni culturali, al pari degli interventi sui piazzali antistanti le stazioni, tutelati ai sensi dell'art. 10, commi 1 e 4, lettera g) del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.

Si anticipa che, per quanto concerne la realizzazione delle balaustre sui marciapiedi del primo binario, dovrà essere impiegata una soluzione con impatto visivo minimo che consenta di mantenere la percezione del prospetto; per quanto concerne il rifacimento della pensilina di copertura della scala nella stazione di Piacenza, si anticipa che il progetto dovrà essere redatto alla scala opportuna per consentire di valutarne l'inserimento nel contesto; in relazione alle opere riguardanti il piazzale della stazione di Bozzolo, si anticipa la richiesta di valutare una soluzione alternativa al posizionamento della pensilina per biciclette in collocazione più defilata.

In relazione alle modifiche apportate alla banchina del primo binario, si invita a valutare la possibilità di migliorare l'accesso dell'utenza al marciapiede per mezzo di collegamenti verticali posizionati in corrispondenza degli ingressi ai fabbricati viaggiatori;

6. In relazione al sovrappasso NV33, considerato il contesto di pianura agricola ad alta visibilità e la vicinanza con Villa Eremo, si chiede che via Eremino, per la quale è prevista una modifica progettuale, mantenga il carattere di strada bianca e le cortine verdi ai lati, le quali dovranno essere implementate e/o ripristinate.

Un ulteriore approfondimento dovrà prendere in considerazione i rapporti di intervisibilità tra l'area del sovrappasso, il bene culturale e le strutture annesse all'autostrada Cremona-Mantova e sviluppare il coordinamento con l'opera compensativa Variante ex S.S. 10 Curtatone dell'autostrada Cremona-Mantova, che prevede un sovrappasso ferroviario in posizione più a est rispetto all'opera NV33. Tale coordinamento e razionalizzazione deve evitare la realizzazione di due sovrappassi a poca distanza e nei pressi del bene culturale;

7. Per quanto concerne il nuovo viadotto sul Canale Dugale, si chiede che la finitura degli elementi metallici sia in colore brunito, tipo corten, e che, fatte salve diverse indicazioni dei soggetti preposti alla tutela e gestione dei corpi idrici, si provveda al reintegro della vegetazione ripariale eventualmente rimossa per l'esecuzione dei lavori con esemplari autoctoni di pari altezza;

8. In relazione al nuovo viadotto sul Fiume Oglio, considerata la rilevanza del manufatto quale testimonianza storica del ponte originale, nonché la grande visibilità che lo caratterizza, si chiede che le opere di carpenteria metallica siano realizzate in corten, che il carter laterale all'impalcato rappresentato in colore grigio nei fotoinserti abbia cromia brunita e che le spalle e le pile in alveo siano realizzate con rivestimenti in laterizio a vista. Tali modifiche dovranno essere sottoposte alla Scrivente per l'approvazione definitiva.



Per quanto concerne la sistemazione spondale, si raccomanda l'utilizzo dei massi ciclopici posizionati a secco, senza intasamento con materiale cementizio, così da favorire il parziale rinverdimento della sponda.

Si rammenta che, qualora durante le fasi di intervento in alveo dovessero emergere manufatti di interesse storico (es. locomotiva), dovrà essere data immediata comunicazione a questo Ufficio per le valutazioni di competenza;

9. In relazione alla Verifica di Interesse culturale dei tombini di attraversamento idraulici, si resta in attesa di riscontro alla nota di questa Soprintendenza prot. n. 1624/2022;

10. Per quanto attiene il profilo di tutela del patrimonio archeologico, questo Ufficio, in considerazione del fatto che le modifiche progettuali presentate ricadono in aree già valutate in precedenza, in alcuni casi anche mediante campagne di sondaggi preliminari, ribadisce quanto indicato con nota prot. 6161 del 1 settembre 2020. Pertanto si esprime parere di massima favorevole all'opera a condizione che sia rispettata la seguente prescrizione:

- per il potenziale rischio archeologico ravvisato lungo l'intero tracciato, tutte le operazioni di scavo comprese le aree di accantieramento e le piste di transito dei mezzi, a partire dallo scotico, siano effettuate con l'assistenza di una ditta specializzata in ricerche archeologiche, con formale incarico e ad onere dell'Ente committente, ai sensi dell'art. 28, comma 4 del D. Lgs n. 42/2004 e diretti da questa Soprintendenza ai sensi dell'art. 88, comma I del medesimo D.Lgs. Sarà cura della Direzione Lavori comunicare alla Soprintendenza il nominativo della ditta incaricata e la data di inizio di lavori con congruo anticipo (almeno 15 giorni lavorativi), per poter concordare le modalità dell'assistenza e programmare eventuali sopralluoghi di tutela”;

- la Società Italferr S.p.A., in qualità di progettista dell'opera, con nota prot. 208 del 15 dicembre 2022, in merito alla condizione nr. 3 del suddetto parere della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Cremona, Lodi e Mantova, ha rappresentato che lo stralcio dall'approvazione del progetto definitivo della viabilità NV24-IV24 non crea aree intercluse in quanto è sempre possibile passare da una parte all'altra dell'infrastruttura ferroviaria utilizzando percorsi alternativi;
- la **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Cremona, Lodi e Mantova**, con nota 11680-P del 6 dicembre 2022, ha trasmesso l'autorizzazione ex art. 21 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. relativa ai tombini presenti lungo la tratta, Piadena-Mantova, delle seguenti prescrizioni:
 - “• *Sia sempre previsto l'inserimento di strato separatore tra i manufatti e il materiale impiegato per l'intasamento/ricoprimento;*
 - *Sia comunicato per iscritto, prima del loro avvio, la data di inizio dei lavori di cui alla presente nota, il nominativo della ditta esecutrice e della direzione lavori;*
 - *Venga realizzata una esauriente ed esaustiva documentazione fotografica e descrittiva, anche su supporto informatico, delle diverse fasi dei lavori e dei materiali impiegati con relative schede tecniche, da inviare a questo Ufficio unitamente alla relazione di fine lavori-*



Non sono consentite opere non espressamente e compiutamente descritte senza la preventiva autorizzazione.”;

- **Atti depositati in relazione al progetto definitivo inviato in data 30 novembre 2021:**

- la **Regione Lombardia**, con nota prot. S1.2022.0006794 del 17 marzo 2021, ha trasmesso il parere regionale favorevole al progetto, predisposto nell’ambito del Gruppo di Lavoro inter-direzionale regionale attivato per l’istruttoria del progetto, che riporta le prescrizioni e osservazioni formulate al progetto definitivo depositato da RFI per la procedura di VIA nazionale, *“con riserva di modificarle/integrarle con riferimento a possibili variazioni dei contenuti del progetto che venissero condivise con i soggetti coinvolti nella Conferenza a seguito, in particolare, delle determinazioni del MITE con riferimento alla procedura di VIA”*. Il parere contiene, tra le altre, le seguenti prescrizioni/osservazioni:

- la DG Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile ha rappresentato che **“TRASPORTO FERROVIARIO E TPL**

L’intervento in analisi deve quindi essere realizzato con tutti gli standard impiantistici del ferro e del segnalamento utili ad attivare il modello di servizio.

Una particolare attenzione dovrà essere riservata alla gestione della fase transitoria (della durata di circa 3 anni) di chiusura della linea ferroviaria tra Bozzolo e Mantova per la cantierizzazione dell’intervento, sia curando lo sviluppo del piano di accessibilità alternativo, sia adeguando il PRG dell’impianto di Bozzolo al fine di poter attestare l’intero servizio delle linee R40 Cremona-Mantova e della RE11 linea Milano-Codogno-Cremona-Mantova a cadenzamento orario. Con riferimento al piano di accessibilità, si ritiene in particolare che il progetto debba prevedere lo studio complessivo di sostituzione dell’offerta ferroviaria per il periodo di durata dei lavori (studio da sviluppare confrontandosi con Regione e l’Agenzia del TPL del Bacino di Cremona/Mantova), tenendo conto che il piano di offerta ferroviaria transitoria (durante la fase dei lavori) prevede di gestire l’offerta RE Milano – Cremona – Bozzolo con frequenza potenziata a cadenzamento orario. Il progetto di offerta integrativa tra Bozzolo e Mantova deve prevedere offerta bus differenziata con corse corrispondenti ad ogni treno RE, sia per via diretta che per via locale (con le fermate intermedie) e un servizio bus con tutte le fermate in corrispondenza dei treni locali. Con riferimento al piano di accessibilità si ritiene in particolare che il progetto debba prevedere lo studio complessivo di sostituzione dell’offerta ferroviaria per il periodo di durata dei lavori, corredato del calcolo dei costi corrispondenti e che il piano economico del progetto tenga conto delle risorse economiche necessarie a finanziare tale piano di trasporto integrativo ovvero che l’approvazione del progetto sia accompagnata dall’individuazione di nuove linee di finanziamento da destinare alla realizzazione del Piano di accessibilità alternativo.

Con riferimento specifico alle stazioni/fermate, si sottolinea la necessità di assicurare, all’interno del progetto ovvero nell’ambito di ulteriori e specifiche modalità di azione da sviluppare da parte di RFI, anche in coerenza con i contenuti del Protocollo RFI-Regione per l’intermodalità nelle stazioni sottoscritto nel 2020, la realizzazione delle infrastrutture per l’interscambio, (...)



Il progetto delle stazioni dovrà prevedere l'installazione dei totem R del Servizio Ferroviario Regionale in ogni punto di accesso al sistema (varchi di stazione e scale dei sottopassi) e l'installazione della nuova palina autobus di Regione Lombardia (il cui progetto esecutivo sarà fornito da Regione stessa) per ogni punto di fermata individuato nell'area di interscambio di ogni stazione.

Si rileva inoltre:

- *con riferimento alla Stazione di Piadena, (...), la necessità di verificare, con il coinvolgimento dell'Agenzia per il TPL del Bacino di Cremona/Mantova, i percorsi di accesso e di uscita sulla viabilità principale;*
- *con riferimento alla Stazione di Marcaria, la necessità di sviluppare una soluzione per l'interscambio ferro/gomma presso la stazione o nelle immediate vicinanze della stessa (...);*
- *con riferimento ai diversi interventi che interessano i percorsi e le aree di fermata dei servizi di TPL esistenti (...) è opportuno che siano verificati puntualmente tali interventi con l'Agenzia per il TPL del Bacino di Cremona/Mantova al fine di individuare i possibili adeguamenti dei percorsi delle linee di TPL esistenti e le eventuali nuove localizzazioni delle fermate da prevedere.*

In relazione alla possibile soppressione delle stazioni ferroviarie di San Michele in Bosco e di Ospitaletto Mantovano si osserva che essa dovrà essere oggetto di specifica condivisione con Regione Lombardia nell'ambito di tavoli dedicati all'interno dei quali dovranno essere valutati puntualmente gli impatti sull'accessibilità locale dei territori e sull'architettura dei servizi obiettivo. L'eventuale soppressione delle due fermate dovrà essere valutata in relazione alla necessità di realizzare nuove fermate/stazioni utili a migliorare la fruibilità dei servizi ferroviari da parte dell'ambito d'area interessato dall'intervento, andando a sviluppare, in particolare, un'analisi di dettaglio del nodo di Mantova.

A seguito della chiusura per lavori per circa 3 anni della tratta tra Bozzolo e Mantova è necessario che si individuino i possibili itinerari alternativi, (...), che garantiscano in questo periodo la prosecuzione dei traffici sulle attuali origini/destinazioni.

In merito ai moduli dei binari da V a VIII che risultano inferiori ai 750 metri previsti come requisito di progetto, si richiede di verificare che questa limitazione non influisca negativamente sui traffici merci transitanti nella stazione di Mantova e, in caso negativo, di adeguare la progettazione.

Si richiede di garantire che il raddoppio sia compatibile con la realizzazione del raccordo ferroviario Castellucchio – Rodigo – Gazoldo degli Ippoliti (...).

VIABILITA'

(...)il progetto ferroviario deve risultare compatibile con il tracciato autostradale, come sopra indicato, sia per quanto riguarda i tratti in mutuo scavalco, sia per quanto riguarda i tratti in parallelismo, sia infine per quanto riguarda gli attraversamenti viari, idraulici e relativi a sovra-sottoservizi.

A tal riguardo le soluzioni progettuali dovranno essere condivise con Regione Lombardia, prima della fase di Intesa, per poter definire puntualmente il complesso delle opere in affiancamento al tracciato autostradale (viarie, idrauliche e relative a sovra-sottoservizi).

CICLOPEDONALITÀ

(...)si chiede che il progetto sia integrato con la previsione delle rastrelliere che devono consentire l'aggancio del telaio;



(...) Si chiede di integrare nel progetto le canaline per il trasporto delle bici a mano (...)

Pannelli informativi con la mappa dei percorsi ciclabili più vicini e segnali di indirizzamento: non presenti nel progetto definitivo. Si chiede di integrare il progetto con questi elementi (...);

- la DG Territorio E Protezione Civile – Struttura Paesaggio, ha rappresentato che “Le opere in esame interessano direttamente parti di territorio sulle quali insistono i seguenti beni paesaggistici: art. 136, comma 1, lett. c e d D. Lgs. 42/2004 “Immobili ed aree di notevole interesse pubblico” [...] art. 142, comma 1 del D. Lgs. 42/2004 “Aree tutelate per legge” [...] Considerato che le opere interessano ambiti tutelati ex D. Lgs. 42/2004 e che pertanto le stesse risultano soggette ad autorizzazione paesaggistica di competenza regionale (art. 80, comma 3, lett. a) della L.r.12/05), si riportano di seguito le seguenti prescrizioni, corredate da indicazioni di livello paesaggistico, che dovranno essere apportate in sede di progettazione esecutiva. [...]

Nuovi viadotti

Viadotto VI03: nella “Relazione generale relativa ai manufatti da demolire” si osserva che l'intervento relativo all'attraversamento del corso d'acqua tutelato torrente Tartaro, nel Parco Oglio sud, viene erroneamente indicato come VI03 canale Osone.

Pertanto dovrà essere apportata l'opportuna correzione al testo.

Viadotto VI04 (Canale Osone): il raddoppio della ferrovia interferisce in due punti il corso d'acqua tutelato, ma nella relazione sopra citata è individuato soltanto il manufatto relativo al secondo attraversamento in direzione Mantova (VI04), rendendo di difficile comprensione la sistemazione finale in tale contesto.

La documentazione del progetto esecutivo dovrà pertanto contenere l'individuazione del manufatto in entrambi i punti di attraversamento, mediante opere coerenti con le caratteristiche paesaggistiche del contesto ambientale.

Per quanto riguarda i nuovi viadotti ferroviari in corrispondenza di fiumi, torrenti, corsi d'acqua tutelati ex art. 142, comma 1, lett. c. del D. Lgs. 42/2004 (canale Dugale Delmona, fiume Oglio, Torrente Tartaro, Canale Osone) sotto il profilo paesaggistico, si individuano le seguenti prescrizioni:

- vengano adottate tutte le misure utili ad un corretto inserimento paesaggistico del progetto in conformità alla DGR n. 8837/2008 “Linee guida per la progettazione paesaggistica delle Infrastrutture della mobilità”, parte integrante del Piano Paesaggistico vigente;

- utilizzare i principi di ingegneria naturalistica per la sistemazione delle scarpate dei tratti sia in rilevato che in trincea della linea ferroviaria e in corrispondenza delle intersezioni con i corsi d'acqua tutelati e con il sistema delle rogge, prevedendo ad esempio la posa di filari alberati lungo i corsi d'acqua, al fine di valorizzare dal punto di vista naturalistico gli stessi e rendere la percezione del paesaggio agricolo più articolata;

- nelle fasi di cantiere venga posta particolare attenzione al mantenimento della continuità non solo idraulica, ma anche ecologica dei corsi d'acqua, ed a fine lavori tutte le piste di cantiere, le aree di stoccaggio temporaneo di materiali dovranno essere prontamente eliminate e le aree occupate dalle stesse dovranno essere ricondotte al primitivo stato dei luoghi, ripristinando l'originaria morfologia. [...] si



raccomanda l'adozione delle indicazioni contenute nelle "Linee guida per la progettazione paesaggistica delle Infrastrutture della mobilità", parte integrante del Piano Paesaggistico (DGR n. 8837/2008).

Opere viarie

Intervento NV23: comporta la realizzazione di una variante stradale al fine di eliminare il passaggio a livello presente sulla SP31. Si rileva che la variante in progetto prevede un tratto in area di tutela del corso d'acqua canale Dugale, ed inoltre il nuovo tracciato attraversa con un lungo tragitto aree agricole, interrompendone in maniera sostanziale la partitura poderale.

Non condividendo tale impostazione, si richiede di rivedere la scelta progettuale privilegiando il percorso stradale esistente della SP 31, attraverso la realizzazione di un sottopasso, al fine di ridurre il consumo di suolo e di non interferire con l'ambito tutelato del canale, che costituisce corridoio ecologico da preservare.

NV31 interessa la fascia di tutela dei 150 m dalle sponde del Canale Osone in comune di Castellucchio. Per il tratto sud della nuova rotonda in ambito non vincolato, si ritiene necessario valutare la fattibilità di una soluzione progettuale che privilegi le strade comunali esistenti, nel rispetto del più ampio contesto agricolo esistente.

Barriere antirumore

(...)In linea generale si chiede di privilegiare l'utilizzo di pannelli trasparenti (...)

Aree di cantiere

(...)prevedere un organico piano d'azione che riduca al minimo i tempi d'uso delle aree.

(...) massima cura nell'allestire adeguate opere di mascheramento e mitigazione delle aree di cantiere.

A fine lavori tutte le piste di cantiere, le aree di stoccaggio temporaneo di materiali dovranno essere prontamente eliminate e le aree occupate dalle stesse dovranno essere ricondotte al primitivo stato dei luoghi, ripristinando l'originaria morfologia. (...);

- la DG Territorio E Protezione Civile - Unità Organizzativa Urbanistica e assetto del territorio, ha rappresentato "Viste le risultanze delle verifiche di compatibilità effettuate si evince che sotto il punto di vista localizzativo per quanto concerne l'intervento in oggetto non vi sono elementi difforni ai criteri e agli indirizzi regionali.";

- la DG Territorio E Protezione Civile - Struttura Assetto idrogeologico, Reticolo e Demanio idrico, ha prescritto "di controllare che la verifica di compatibilità sia stata effettuata considerando i valori delle portate di riferimento e dei profili di piena così come aggiornati nell'elaborato profili di piena del PGR.A. [...] Per quanto concerne, infine, gli aspetti di Polizia idraulica, di cui alla L.R. 4/2016, per l'esecuzione dell'intervento in oggetto si rileva che è obbligatorio:

- acquisire il parere di compatibilità idraulica da parte dell'Autorità idraulica competente, ai sensi dell'art. 38 e 64 delle Norme tecniche di attuazione del PAI;

- acquisire l'eventuale nulla osta per opere, anche provvisorie, da eseguirsi in fascia di rispetto fluviale dei dieci metri, di cui al R.D. 523/1904;

- richiedere specifica concessione, prima dell'inizio lavori, per l'attraversamento del demanio idrico fluviale, nel rispetto sia dell'art. 93 del R.D. n. 523/1904 il quale stabilisce che "nessuno può fare opere nell'alveo dei fiumi, torrenti, rivi, scolatoi pubblici e canali di proprietà demaniale, cioè nello



spazio compreso fra le sponde fisse dei medesimi, senza il permesso dell'autorità amministrativa”; sia dell'art. 12, comma 1, della legge regionale n. 4 del 15.3.2016 il quale sancisce che “è vietato l'utilizzo delle aree del demanio idrico fluviale senza titolo concessorio”.

Al fine di poter procedere alla realizzazione dell'intervento da parte di RFI e premesso che la regolarizzazione delle interferenze relative ai ponti ferroviari potrebbe formalizzarsi a scala regionale attraverso una “Convenzione Grandi Utenti”, ai sensi dell'art. 13 della L.R. 4/2016, utilizzando come riferimento lo schema in Allegato G alla d.g.r. n. 5714/2021, nelle more della stipula di detta Convenzione, si ritiene che la realizzazione delle nuove infrastrutture ferroviarie debba comunque essere subordinata, prima dell'inizio dei lavori, all'emissione del provvedimento di concessione, secondo le modalità definite nella sopracitata d.g.r., da rilasciare da parte dell'U.T.R. competente per territorio, previa acquisizione del parere idraulico da parte dell'Autorità Idraulica competente.

INTERFERENZE CON IL RETICOLO IDRICO - d.g.r. 23 ottobre 2015 n. 4229 e d.g.r. 14 dicembre 2020 n. 1140/37

Si ritiene pertanto necessario ricevere precisazioni in merito al tipo di manufatto che il proponente intende realizzare, a garanzia della continuità idraulica del corso d'acqua e dell'argine/strada campestre in prossimità dell'alveo.

INTERFERENZE CON IL RETICOLO IDRICO DI BONIFICA

Si ritiene necessario un coinvolgimento diretto dei Consorzi indicati, al fine che possano verificare che il progetto esecutivo garantisca la continuità idraulica di tutti i corsi d'acqua di loro competenza, e che le soluzioni proposte di tombature e sifoni dei circa 40 bacini studiati, siano dimensionati correttamente per assicurare il transito delle portate irrigue, e di quelle di bonifica a scolo dei principali bacini coinvolti (Mincio e Oglio)

ESPROPRI DEI TERRENI

si precisa che, riguardo i beni intestati al Demanio Pubblico, sarà necessaria la concessione da rilasciare con provvedimento dell'Autorità Idraulica competente: Regione Lombardia U.T.R. o AiPo a seconda dei casi, dietro presentazione della domanda di concessione attraverso l'applicativo di Regione “SIPIUI” (Sistema Integrato di Polizia Idraulica ed Utenze Idriche).”;

• la DG Agricoltura, Alimentazione E Sistemi Verdi ha rappresentato che “occorre sviluppare un'analisi quali/quantitativa degli impatti indotti sulle aziende agricole interessate dalle opere; [...] occorre determinare la perdita delle funzioni ambientali svolte dal suolo che verrà definitivamente sottratto a causa dell'impermeabilizzazione e individuare le relative misure compensative, dimostrando che tali misure siano congrue in relazione agli impatti; [...] per quanto riguarda la trasformazione del bosco, occorre presentare una relazione forestale con la proposta di opportuni interventi compensativi ai sensi della D.G.R. 675/2005 e s.m.i., da valutarsi da parte dall'Ente forestale territorialmente competente.”;

- la **Provincia di Mantova**, con nota prot. 2022/0012829 del 15 marzo 2022, ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto in argomento con le seguenti condizioni riportate nell'Atto Dirigenziale n. 259 del 14 marzo 2022:



“1) Il raddoppio della tratta Bozzolo - Mantova prevede la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento all'esistente in interruzione prolungata di esercizio ferroviario. Si chiedono maggiori garanzie progettuali in merito ai servizi sostitutivi previsti per il traffico passeggeri e agli itinerari alternativi previsti per il traffico merci da e per Mantova, soprattutto in relazione al collegamento con il Porto di Mantova - Valdarò.

2) (...)

3) il potenziamento del sistema ferroviario “metropolitano” tra il comune capoluogo e i comuni della prima cintura è tra gli obiettivi strategici della pianificazione provinciale e ha consentito la realizzazione di “fermate” lungo la tratta ferroviaria Mantova-Modena, localizzate nella periferia di Mantova (polo scolastico ITIS) e a Levata di Curtatone. Si valuti la possibilità della previsione di una nuova “fermata” in località 4venti a Curtatone a servizio del polo produttivo-commerciale e funzionale al completamento di un sistema di intermodalità per il trasporto delle persone da e per il capoluogo.

4) con riferimento al sistema ciclabile, si evidenzia che l'interruzione delle viabilità locali di accesso ad una importante arteria di livello sovralocale quale è la ciclabile Mantova – Grazie, che corre parallela alla SS10, richiedono di prevedere una ricucitura ciclabile a sud della ferrovia che ne consenta lo scavalco nei punti in cui sono previsti i sovra/sottopasso (via dei Toscani - IV37 e strada Circonvallazione Sud – SL02); tale ricucitura potrebbe essere garantita con l'accessibilità ciclopedonale alla viabilità di servizio già prevista nel progetto ferroviario;

5) in generale, a perfezionamento delle soluzioni di sovrappasso ferroviario è sempre opportuno prevedere la possibilità di inserimento, in affiancamento, di un percorso ciclopedonale che possa connettersi alla rete ciclopedonale locale e cicloturistica esistente;

6) con riferimento alle interferenze puntuali con la viabilità provinciale o statale, si riportano le seguenti indicazioni:

a) Bozzolo - soppressione PL via Cremona – NV24 – si ritiene opportuno che a nord della ferrovia il tracciato del sovrappasso converga sull'incrocio esistente tra la SS10 e via Cremona prevedendone la riqualificazione mediante l'inserimento di una rotatoria e l'adozione di una categoria stradale C2 “extraurbana secondaria” anziché F1. Per quanto concerne il collegamento tra la zona residenziale e il polo produttivo si valuti la possibilità di creare un percorso ciclopedonale dedicato che, partendo da Viale Valzania, sottopassi la linea ferroviaria e si ricolleggi a Via Cremona sfruttando la viabilità prossima al Cimitero Ebraico.

b) Bozzolo - soppressione PL SP64 – NV25 – si ritiene opportuno far convergere la viabilità in uscita dal sovrappasso a nord della linea ferroviaria sul nodo viabilistico esistente tra la SP64 e la SS10 prevedendone la riqualificazione mediante l'inserimento di una rotatoria che dovrà garantire anche la continuità di Via Tezzoglio. Si ritiene altresì opportuna l'adozione di una categoria stradale C2 “extraurbana secondaria” anziché F1 con conseguente ampliamento della sede stradale e adozione di banchine più larghe

c) Marcaria - soppressione PL SP67 – NV26 – si ritiene necessario che il cavalcferrovia venga realizzato mantenendo, per il maggior tratto possibile, la sede della SP67 e che converga sull'attuale incrocio tra la SP67 e la SS10 prevedendone la riqualificazione con l'inserimento di una rotatoria. A



perfezionamento della soluzione è necessario prevedere l'inserimento di un percorso ciclopedonale che possa in futuro connettersi alla rete ciclopedonale locale e cicloturistica. Dovrà essere posta molta cura nello studio dell'impatto paesaggistico al fine di individuare le migliori soluzioni possibili, condivise con il "Parco Oglio Sud", per mitigare l'opera

d) Marcaria - soppressione PL SP68 – NV27 – si ritiene necessario rimodulare il percorso della nuova strada inserendo una nuova rotonda sulla S.P. 78 che, possibilmente attraverso un sottopassaggio, si ricolleggi alla S.S. 10 mediante un nuovo innesto a rotonda posizionato ad Est dell'attuale intersezione. Dal suddetto nuovo innesto dovrà essere ripristinata la connessione con la S.P. 68 tale, così da garantire la continuità del percorso viabilistico di collegamento con la frazione di Casatico e la monumentale Corte Castiglioni.

e) Castellucchio - soppressione PL Strada Laghetto - NV29 - Il tracciato di discesa dal sovrappasso, lato Ospitaletto, entra nel perimetro urbano a ridosso delle abitazioni adiacenti alla Strada Laghetto, si chiede di adeguare i raggi di curvatura dell'intera infrastruttura al fine di concludere la discesa prima dell'inizio del perimetro abitato. Inoltre, il sovrappasso in uscita da Ospitaletto "discende" ortogonalmente a Strada Sabbioni che, con un breve tratto si collega alla Strada Laghetto, si evidenzia a tal proposito la necessità di allargare e ridisegnare la Strada Sabbioni nel tratto di collegamento alla Strada Laghetto al fine di renderne "fluida" la percorrenza da e verso Ospitaletto.

Proposta n. 82/ 2022/16

f) Castellucchio - soppressione PL Via della Repubblica – NV30 – si condivide lo spostamento del sovrappasso rispetto alla posizione del passaggio a livello soppresso, tuttavia, si richiede un miglior raccordo con le previsioni del progetto autostradale; inoltre, si ritiene opportuno un innesto con rotonda sulla SS10, un sottopasso ciclopedonale sul percorso interrotto per effetto della chiusura del passaggio a livello (Via Gabbiana-Via Repubblica), la ridefinizione dell'uscita dal sovrappasso, prima del raccordo con la ex SS10, affinché sia utilizzabile per un collegamento verso l'interno del centro abitato

g) Castellucchio - soppressione PL SP55 – NV31 – si propone di ricalcare la soluzione contenuta nel progetto autostradale (che nasce sulla SP55 e discende sulla stessa SP55) eventualmente realizzata, in una prima fase, nelle dimensioni ridotte strettamente necessarie a superare la linea ferroviaria raddoppiata

h) Castellucchio e Curtatone - soppressione di due PL su via Fontana – la chiusura dei 2 passaggi a livello PL – KM 80 + 574 e PL – KM 81 + 561 su Via Fontana rende senza sbocchi il tratto di Via Fontana stessa a sud della ferrovia. Occorre anche considerare che la Via Fontana costituisce il collegamento storico, in sicurezza dal traffico della SS10, tra Castellucchio ed il Borgo Grazie con il suo Santuario offrendo pure un percorso ciclopedonale di raccordo alla rete ciclopedonale provinciale verso Mantova da un lato, e verso il Lago di Garda dall'altro, all'interno del Parco del Mincio. Si richiede di riconnettere la viabilità al sovrappasso NV32, a Curtatone, nel punto di innesto con Strada Vicinale Osanne

i) Curtatone - soppressione dei due PL di Via Morante e Strada Osanne – NV32 - si chiede di ricalcare la soluzione di nuova viabilità e sovrappasso contenuta nel progetto autostradale che nasce dalla rotonda esistente sulla SS10 e discende, spostandosi più a est, su Strada Vicinale Osanne, con la



realizzazione di una rotonda, per poi proseguire verso Sud con un nuovo tratto di viabilità fino ad innestarsi sulla esistente Strada Morante. La sezione stradale dovrà essere di tipo C2 coerentemente con la porzione di strada già riqualificata. Inoltre, sia valutata la possibilità, in seconda fase o con cofinanziamento regionale, come già previsto nel progetto dell'Autostrada Cremona – Mantova, di concludere l'intervento di riqualificazione della S.C. Morante adeguando i restanti 800,00 mt circa ricompresi tra Via Morante e il nuovo raccordo con il sovrappasso ferroviario.

j) Curtatone - soppressione del PL su via dei Toscani – IV37- si ritiene necessaria la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale in luogo della passerella ciclopedonale prevista nel progetto

k) Mantova - soppressione PL Strada Circonvallazione Sud - SL 02 – si valuti la possibilità di uno sviluppo più lineare del sottopasso che sarebbe consentito dalla posizione degli accessi carrai e dalla chiusura della viabilità; contestualmente andrebbero previste le connessioni alla viabilità afferente e le opere per lo scorrimento dei flussi interrotti (spazi di inversione, ...)

l) Mantova - nuovo progetto NV34 - il tracciato del viadotto stradale dovrebbe avere uno sviluppo planimetrico più lineare e meno curvilineo nella parte a nord della ferrovia e più centrale sull'area interessata in modo da discostarsi dal cimitero monumentale, dovrebbe inoltre essere garantita la possibilità di passaggio ciclopedonale.

Proposta n. 82/ 2022/16

7) Si segnala infine l'ipotesi di raccordo merci tra la stazione di Castellucchio e il Comune di Gazoldo degli Ippoliti a servizio della ditta Marcegaglia SpA; la progettualità è presente da tempo nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e oggi è in fase di concertazione tra gli enti locali e l'azienda, pertanto, si chiede che non venga preclusa la eventuale, futura realizzazione dell'opera”

- la **Provincia di Cremona** con nota prot. 2022/0017322 del 15 marzo 2022, ha trasmesso il parere di generale assenso alla realizzazione dell'opera espresso con la Delibera del Presidente n. 65 del 14 marzo 2022, sulla base del “*parere tecnico reso dal Settore Ambiente e Territorio con prot. n. 14170 del 03.03.2022 ed il parere tecnico reso dal Settore Infrastrutture Stradali, Patrimonio ed Edilizia Scolastica con prot. n. 14710 del 07.03.2022;*
- il **Comune di Bozzolo**, con nota del 4 marzo 2022 - trasmessa con la nota della Provincia di Mantova, prot. 2022/0012829 del 15 marzo 2022 sopra riportata - ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto, con le seguenti condizioni:
 - “1. (...)
 2. *il raddoppio della tratta Bozzolo - Mantova prevede la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento all'esistente in interruzione prolungata di esercizio ferroviario. Si chiedono maggiori garanzie progettuali in merito ai servizi sostitutivi previsti per il traffico passeggeri e agli itinerari alternativi previsti per il traffico merci da e per Mantova, soprattutto in relazione al collegamento con il Porto di Mantova – Valdaro e alle attività produttive ivi collocate e che attualmente utilizzano il servizio ferroviario;*
 3. *come anticipato in precedenza la mobilità ciclistica e cicloturistica deve essere un punto focale per il futuro sviluppo sostenibile degli spostamenti, soprattutto in ambito locale. Pertanto è necessario che sulle*



opere individuate come NV.24 e NV.25 sia posizionato, da un lato della sezione stradale e del manufatto, un percorso ciclopedonale ad uso promiscuo;

4. sempre nell'ambito dei percorsi ciclopedonali è necessaria la realizzazione di un sottopassaggio ciclopedonale con caratteristiche analoghe a quanto già progettato dal proponente nel Comune di Mantova (Sottopassaggio SL.02 al Km. 86+988) che garantisca il collegamento tra il nucleo urbano storico (zona residenziale) e il polo artigianale/commerciale attraverso un percorso ciclopedonale dedicato che partendo da Viale Valzania, sfruttando l'orografia dei terreni, sottopassi la linea ferroviaria e si ricolleggi a Via Cremona sfruttando la viabilità prossima al Cimitero Ebraico. La suddetta opera è prioritaria e dovrà essere realizzata contestualmente all'esecuzione del sovrappasso NV.24;

5. si esprimono perplessità, dal punto di vista ambientale e storico, sul posizionamento della vasca di laminazione in prossimità delle mura storiche perimetrali di fortificazione del borgo vincolate ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs;

42/2004; pertanto è necessario che la suddetta vasca trovi una localizzazione, speculare rispetto alla linea ferroviaria, tale da non impattare con i manufatti vincolati;

6. SOVRAPPASSO NV.24

Al fine di meglio comprendere le necessità che di seguito verranno espresse in merito alla chiusura del passaggio a livello di Viale Valzania è utile evidenziare che lo sviluppo urbano della Città di Bozzolo è sempre stato influenzato dalle origini antiche del borgo e dal successivo arrivo della linea ferroviaria esistente; infatti l'accesso principale al centro abitato avviene da Via Cremona derivando dalla ex S.S. 10 e quindi la maggior parte dello sviluppo artigianale e commerciale (supermercati alimentari) si è concentrato a Nord della ferrovia in prossimità dell'arteria viabilistica principale creando quindi un flusso continuo di traffico sulla direttrice Via Arini, Via Valzania, Via Cremona.

Risulta quindi fondamentale la risoluzione della chiusura del passaggio a livello in oggetto tenendo in considerazione i diversi flussi di utenza che oggi attraversano la linea ferroviaria; pertanto pur accettando la soluzione proposta di sovrappasso l'Amministrazione ritiene che siano necessariamente da ottimizzare in alcuni elementi.

Per quanto concerne la porzione di sovrappasso a Sud della linea ferroviaria, per minimizzare l'impatto su un contesto fortemente urbanizzato e di elevata qualità urbana, è necessario limitare al massimo l'occupazione del suolo utilizzando qualificate tecniche di contenimento del rilevato; occorre inoltre prevedere un progetto di riqualificazione urbana dell'area per garantire la corretta fruibilità degli spazi pubblici. A Nord della ferrovia, è necessario che il tracciato del sovrappasso deve convergere sul nodo viabilistico esistente posto tra S.S. 10, Via Cremona e Via Nuova, prevedendone la riqualificazione mediante l'inserimento di una rotatoria, tra l'altro già prevista nella pianificazione territoriale vigente. Essa dovrà coniugarsi con la nuova rotatoria già realizzata tra Via Cremona e Viale Lombardia e dovrà garantire anche la continuità di Via Nuova sia per quanto concerne i flussi veicolari che per i percorsi ciclopedonali protetti. Infine è necessario che sia realizzato un qualificato riordino della viabilità urbana posta tra Via XXV Aprile, Via Belfiore, Viale Valzania, Via del Dosso e Via IV Novembre in modo tale da mantenere l'accesso alla stazione ferroviaria e nel contempo garantire un qualificato ingresso urbano alla Città di Bozzolo tramite Via Arini che costituisce il nucleo storico



centrale. La soluzione proposta in fase concertativa non risulta realizzabile e non è coerente con lo stato dei luoghi pertanto si dovrà ricercare una soluzione in accordo con l'Amministrazione comunale atta a mantenere la qualità urbana attuale della porta di accesso al nucleo storico della città di Don Primo Mazzolari;

7. SOVRAPPASSO NV.25

La soluzione proposta in alternativa alla chiusura del passaggio a livello sulla S.P. 64 risulta condivisibile solo in parte. Si ritiene accettabile il tracciato del sovrappasso nella parte Sud della linea ferroviaria mentre si ritiene non conforme sia dal punto di vista viabilistico che dal punto di vista ambientale e paesaggistico la soluzione

proposta a Nord della ferrovia con una deviazione così accentuata della ex S.S. 10. È necessario aggiornare la soluzione proposta mantenendo la continuità rettilinea della S.S.10 e in modo che il sovrappasso della linea ferroviaria converga sul nodo viabilistico esistente prevedendone la riqualificazione mediante l'inserimento di una rotatoria che dovrà garantire anche la continuità di Via Tezzoglio;

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 il centro abitato;

9. PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

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

- realizzazione del sovrappasso NV.25 e della variante della S.P. 64 con il mantenimento in esercizio del passaggio a livello di Viale Valzanica;

- realizzazione del sovrappasso NV.24 e del sottopasso ciclopedonale di collegamento tra Viale Valzanica e Via Cremona con il nuovo sovrappasso NV.25 già in funzione.

10. 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;

11. il tracciato ferroviario lacerava 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.

NUOVO ASSE OVEST PREVISTO DAL T.I.BRE.



In sostituzione della chiusura del passaggio a livello al Km 62+890 e del conseguente frazionamento territoriale che anticipa quello che genererà il tracciato autostradale, l'Amministrazione di Bozzolo di concerto con il Comune di Tornata e con la Provincia di Cremona chiedono che sia 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) che, in maniera radiale, collegano Bozzolo e i comuni limitrofi”;

- il **Comune di Calvatone**, con nota prot. 1148 del 15 marzo 2022, ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto, con le seguenti condizioni:

“1.(...)

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 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;

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”;

- il **Comune di Tornata**, con nota prot. 727 del 15 marzo 2022, ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto, alle medesime condizioni indicate nel parere del Comune di Calvatone, riportate al punto che precede;

- il **Comune di Castellucchio**, con nota prot. 2295 del 10 marzo 2022, ha trasmesso il parere favorevole al progetto – approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 10 del 3 marzo 2022 – con le seguenti condizioni:
 - “a) Castellucchio - soppressione PL Strada Laghetto - NV29*
Il tracciato di discesa dal sovrappasso, lato Ospitaletto, entra nel perimetro urbano a ridosso delle abitazioni adiacenti alla Strada Laghetto; si chiede di adeguare i raggi di curvatura dell'intera infrastruttura al fine di concludere la discesa prima dell'inizio del perimetro abitato. Inoltre, il sovrappasso in uscita da Ospitaletto “discende” ortogonalmente a Strada Sabbioni che, con un breve tratto si collega alla Strada Laghetto, si evidenzia a tal proposito la necessità di allargare e ridisegnare la Strada Sabbioni nel tratto di collegamento alla Strada Laghetto al fine di renderne “fluida” la percorrenza da e verso Ospitaletto.
Quale riferimento per la soluzione dei problemi qui esplicitati si allega la TAV. Osservazione 1 prodotta con le Osservazioni.
 - b) Castellucchio - soppressione PL Via della Repubblica – NV30 – Si condivide lo spostamento del sovrappasso rispetto alla posizione del passaggio a livello soppresso, tuttavia, si richiede un miglior raccordo con le previsioni del progetto autostradale; inoltre, si ritiene opportuno un innesto con rotatoria sulla SS10, un sottopasso ciclopedonale sul percorso interrotto per effetto della chiusura del passaggio a livello (Via Gabbiana-Via Repubblica), la ridefinizione dell'uscita dal sovrappasso, prima del raccordo con la ex SS10, affinché sia utilizzabile per un collegamento verso l'interno del centro abitato.*
 - c) (...)*
 - d) Castellucchio e Curtatone - soppressione di due PL su via Fontana – La chiusura dei 2 passaggi a livello PL – KM 80 + 574 e PL – KM 81 + 561 su Via Fontana rende inaccettabilmente senza sbocchi il tratto di Via Fontana stessa a sud della ferrovia.*
Occorre anche considerare che la Via Fontana costituisce il collegamento storico, in sicurezza dal traffico della SS10, tra Castellucchio ed il Borgo Grazie con il suo Santuario offrendo pure un percorso ciclopedonale di raccordo alla rete ciclopedonale provinciale verso Mantova da un lato, e verso il Lago di Garda dall'altro, all'interno del Parco del Mincio.
Si ritiene pertanto indispensabile ricucire la viabilità di Strada Fontana alla SS10 tramite collegamento al sovrappasso NV32, su territorio di Curtatone, nel punto di innesto con Strada Vicinale Osanne.
Più in generale, si condivide il parere espresso dalla Provincia di Mantova con particolare riferimento alle seguenti indicazioni ivi formulate:
 - *Il raddoppio della tratta Bozzolo - Mantova prevede la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento all'esistente in interruzione prolungata di esercizio ferroviario. Si chiedono maggiori*



garanzie progettuali in merito ai servizi sostitutivi previsti per il traffico passeggeri e agli itinerari alternativi previsti per il traffico merci da e per Mantova.

- in generale, a perfezionamento delle soluzioni di sovrappasso ferroviario è sempre opportuno prevedere la possibilità di inserimento, in affiancamento, di un percorso ciclopedonale che possa connettersi alla rete ciclopedonale locale e cicloturistica esistente.”;

- il **Comune di Curtatone**, con nota del 14 marzo 2022 - trasmessa con la nota della Provincia di Mantova, prot. 2022/0012829 del 15 marzo 2022 sopra riportata - in ottemperanza alla Deliberazione di Consiglio Comunale n°2/2022 del 9 marzo 2022, ha espresso parere favorevole all’approvazione del progetto, con le seguenti condizioni:

“1. (...)

2. il raddoppio della tratta Bozzolo - Mantova prevede la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento all’esistente in interruzione prolungata di esercizio ferroviario. Si chiedono maggiori garanzie progettuali in merito ai servizi sostitutivi previsti per il traffico passeggeri e agli itinerari alternativi previsti per il traffico merci da e per Mantova, soprattutto in relazione al collegamento con il Porto di Mantova – Valdaro e alle attività produttive ivi collocate e che attualmente utilizzano il servizio ferroviario;

3. le previsioni della pianificazione territoriale vigente indicano su tutte le direttrici Nord – Sud interessate dalle nuove opere di attraversamento della linea ferroviaria il posizionamento di percorsi ciclopedonali, così come è prevista la realizzazione di un percorso di ricucitura degli stessi a Sud della strada ferrata. Pertanto è necessario che sulle opere individuate come NV.32 e NV.33 sia posizionato, da un lato della sezione stradale e del manufatto, un percorso ciclopedonale ad uso promiscuo. Inoltre a Sud della linea ferroviaria deve essere realizzato un percorso di congiungimento delle tre direttrici ciclopedonali di 4,00 mt di larghezza utile mediante l’utilizzo della viabilità di servizio già prevista nel progetto ferroviario;

4. SOVRAPPASSO NV.32

La Strada Comunale Morante svolge oggi la funzione strategica di connessione tra la S.P. 1/S.P. 23, la ex S.S.10, la ex S.S. 420 e la ex S.S. 62 con un TGM di circa 6.000 veicoli. Con la soppressione di tutti i passaggi a livello e la conseguente redistribuzione dei flussi di traffico l’attuale funzione risulterà potenziata e costituirà l’unica valida alternativa per la deviazione del traffico in caso di interruzione di una delle tre radiali provenienti dal capoluogo che già oggi risultano sovraccariche e con elevata incidentalità.

Si condivide quindi l’ipotesi di concentrare il traffico della S.C. Morante nel nodo tra la ex S.S. 10 e la S.P. 1 costituito dalla rotatoria già eseguita da parte della Provincia di Mantova coerentemente con quanto previsto nella pianificazione territoriale e urbanistica vigente. Pertanto è necessario che il tracciato del nuovo sovrappasso coincida con la soluzione della nuova viabilità contenuta nel progetto dell’Autostrada Cremona – Mantova. Essa nasce dalla predetta rotatoria sulla S.S. 10, discende, spostandosi più a Est, su Strada Vicinale delle Osanne, con la realizzazione di un idoneo innesto stradale, per poi proseguire verso Sud con un nuovo tratto di viabilità fino ad innestarsi sulla esistente



Strada Morante. La sezione stradale deve essere di tipo C2 coerentemente con la porzione di strada già riqualificata con finanziamento ministeriale per il miglioramento della sicurezza stradale.

Infine sia valutata la possibilità, in seconda fase o con cofinanziamento regionale, come già previsto nel progetto dell'Autostrada Cremona – Mantova, di concludere l'intervento di riqualificazione della S.C. Morante adeguando i restanti 800,00 mt circa ricompresi tra Via Morante e il nuovo raccordo con il sovrappasso ferroviario.

5. SOVRAPPASSO NV.37

Il manufatto in progetto si trova all'interno di uno degli ambiti soggetti a tutela paesaggistica di cui all'art. 142, lettera "c" del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., oltretutto insistere su un'area tutelata quale "Ecomuseo Risorgimentale della Battaglia di Curtatone e Montanara del 1848" (Via dei Toscani è intitolata al ricordo di uno dei due

contingenti volontari schierati da Carlo Alberto di Savoia per interrompere l'avanzata austriaca e permettere all'esercito piemontese di sconfiggere il nemico nella Battaglia di Goito). La presenza di un'abitazione in prossimità dell'attuale passaggio a livello è un'altra criticità da tenere in considerazione in quanto la soluzione progettuale proposta prevede l'esecuzione di un rilevato di circa 8,00 mt ad una distanza di circa 15,00 mt dagli edifici precludendo completamente l'affaccio verso Ovest. In ultima istanza è da segnalare che annualmente Via dei Toscani viene utilizzata per una manifestazione storica di carattere sociale organizzata dalla "Casa del Sole onlus" denominata "Camminata dell'amicizia" che consta la partecipazione di migliaia di persone provenienti da tutta Italia.

Viste le motivazioni sopra citate è necessaria la realizzazione di un sottopassaggio ciclopedonale di caratteristiche analoghe a quanto già progettato dal proponente a poca distanza nel Comune di Mantova (Sottopassaggio SL.02 al Km. 86+988).

Coerentemente dovrà essere riconfigurato l'incrocio tra Via dei Toscani e Via dell'Artigianato per recepire le rilevanti variazioni dei flussi e delle priorità della percorrenza viabilistica.

6. SOVRAPPASSO NV.33

Si ritiene la soluzione progettuale proposta coerente con le previsioni di pianificazione territoriale vigenti. A perfezionamento della soluzione è necessario prestare la massima attenzione agli innesti sulla viabilità esistente. A Sud è necessario coordinare il raccordo con la viabilità in corso di esecuzione (Via Cinque Giornate di Milano) a carico della ZTR 451, mentre a Nord è necessaria la riqualificazione della rotatoria tra Via Cesare de Laugier e Via dei Napoletani per adeguarla al flusso viabilistico proveniente da Sud.

7. PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

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

- *realizzazione del sovrappasso NV.33 con il mantenimento in esercizio dei passaggi a livello di Via dei Toscani e di Strada Comunale Morante;*
- *realizzazione del sovrappasso NV.32 e della variante della S.C. Morante con il mantenimento in esercizio*



dei passaggi a livello di Via dei Toscani e di S.C. Morante oltreché il nuovo sovrappasso NV.33;

- *riqualificazione del tratto rimanente della S.C. Morante con il mantenimento in esercizio del passaggio a livello di Via dei Toscani oltreché il nuovo sovrappasso NV.33;*

- *realizzazione del sottopasso ciclopedonale in Via dei Toscani con i due nuovi sovrappassi NV.32 e NV.33 già in funzione;*

8. ACCESSIBILITÀ AL CANTIERE

Per quanto concerne l'accessibilità ai cantieri si chiede che per l'esecuzione del sovrappasso NV.33

l'accessibilità da Nord privilegi la direttrice Via dell'Artigianato, Via dei Toscani e Via Eremino.

Inoltre si chiede

che per l'esecuzione del sottopasso NV.37 l'accessibilità da Sud privilegi la direttrice Strada Erema, Via Eremino ed infine dalla pista di cantiere già prevista in fregio alla linea ferroviaria;

9. 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;

10. il tracciato ferroviario lacera radicalmente un territorio particolarmente sensibile in termini ambientali ed in particolar modo i corridoi della fauna selvatica. A Nord della linea ferroviaria è presente il "Parco del Mincio" con due zone protette individuate dal SIC IT20B0017 – Ansa e valli del Mincio e dalla ZPS IT20B0005 – Valli del Mincio ricche di biodiversità. La linea ferroviaria interseca la rete ecologica regionale di I° livello e la rete verde provinciale oltreché la proposta di P.L.I.S. "Serraglio"; queste aree identificano dei corridoi ecologici di connessione tra il Fiume Mincio 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 per 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";

- **il Comune di Marcaria**, con nota prot. 3757 del 15 marzo 2022, ha trasmesso la Delibera di Consiglio Comunale n. 7 del 10 marzo 2022, con la quale viene espresso parere favorevole sul progetto, con le condizioni indicate nel parere prot. 3384 del 08/03/2022, del Responsabile dell'area lavori pubblici, manutentivo, ambiente, patrimonio pianificazione urbanistica SUE e SUAP, di seguito riportare:

"1. (...)

2. il raddoppio della tratta Bozzolo - Mantova prevede la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento all'esistente in interruzione prolungata di esercizio ferroviario. Pertanto, si chiedono maggiori garanzie progettuali in merito ai servizi sostitutivi previsti per il traffico passeggeri e agli itinerari alternativi previsti per il traffico merci da e per Mantova, soprattutto in relazione al collegamento con il Porto di Mantova – Valdarò e alle attività produttive ivi collocate e che attualmente utilizzano il servizio ferroviario;



3. le previsioni della pianificazione territoriale vigente indicano sulla direttrice Nord – Sud (S.P. 68) e sulla direttrice Est – Ovest (S.P. 67) interessate dalle nuove opere di attraversamento della linea ferroviaria il posizionamento di percorsi ciclopedonali. Pertanto, si ritiene necessario che sulle opere individuate come NV.26, NV.27 e NV.28 sia posizionato, da un lato della sezione stradale e del manufatto, un percorso ciclopedonale ad uso promiscuo;

4. si ritiene necessario, nell'ambito dei percorsi ciclopedonali, che il sottopassaggio previsto in corrispondenza alla stazione sia adeguato ai flussi ciclopedonali, e che venga collegato in maniera efficace anche a Via Stazione e a Viale Mons. Benedini. Inoltre, si chiede che venga realizzato un percorso ciclopedonale protetto in fregio a Via Agretto che colleghi il sottopassaggio della stazione con il cimitero e con l'attuale sottopassaggio della S.S. 10;

5. SOVRAPPASSO NV.26 - La proposta alternativa al passaggio a livello sulla S.P. 67 presenta alcune criticità di tipo viabilistico, di compatibilità con future trasformazioni urbanistiche e di vicinanza con il "Parco Regionale Oglio Sud". Il posizionamento di un nuovo innesto sulla ex S.S. 10, sfalsato rispetto a quello attuale, potrebbe indurre problematiche significative in termini di sicurezza stradale, soprattutto in un tratto dove sono già presenti numerose altre intersezioni ed innesti. Inoltre si andrebbero a pregiudicare le potenzialità di ammodernamento di un'attività industriale esistente di primaria importanza per il territorio locale;

Pertanto, si ritiene necessario perseguire una soluzione che mantenga il sovrappasso, per il maggior tratto possibile, sulla attuale sede della S.P. 67 e che converga sull'attuale incrocio tra la S.P. 67 e la S.S. 10 prevedendone la riqualificazione con l'inserimento di una rotonda. Dovrà essere posta molta cura nello studio dell'impatto al fine di individuare le migliori soluzioni possibili, condivise con il Comune di Marcaria, per mitigare l'opera. Inoltre, si chiede che venga tenuta considerata la necessità di ammodernamento espansivo dell'attività industriale limitrofa garantendo la necessaria accessibilità alternativa, sulla S.P. 67, agli attuali passi carrai;

6. SOVRAPPASSO NV.27 - La proposta alternativa al passaggio a livello su Strada San Giovanni presenta alcune criticità di tipo viabilistico e di compatibilità con i vincoli storico-architettonici presenti in prossimità del nuovo manufatto. È importante ricordare la presenza del campo santo nel quale sorge la primitiva pieve di Marcaria che viene menzionata per la prima volta nel 1033 come "plebs de Marcarea"; edificio oggi vincolato ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.;

Pertanto, si ritiene necessario rimodulare il percorso della nuova strada, in coerenza con la pianificazione territoriale vigente, inserendo una nuova rotonda sulla S.P. 78 (leggermente delocalizzata rispetto le previsioni del PGT) che, possibilmente attraverso un sottopassaggio, si ricollegi alla S.S. 10 mediante un nuovo innesto a rotonda posizionato ad Est dell'attuale intersezione. Dal suddetto nuovo innesto dovrà diramarsi la nuova viabilità di ricucitura con la S.P. 68 tale da garantire la continuità del percorso viabilistico di collegamento con la frazione di Casatico e la monumentale Corte Castiglioni.

Secondo quando emerso durante le fasi di confronto e concertazione, si ritiene necessario rimodulare l'attuale intersezione tra la S.S. 10 e la S.P. 68 strada San Giovanni chiudendo il ramo di derivazione Nord (viabilità sostituita dalla nuova soluzione) e mantenendo in funzione il ramo di derivazione Sud.



Dagli accordi intercorsi durante le fasi di confronto e concertazione, è emersa la necessità di rimodulare l'attuale intersezione tra la S.S. 10 e la S.P. 68 strada San Giovanni chiudendo il ramo di derivazione Nord (viabilità sostituita dalla nuova soluzione) e mantenendo in funzione il ramo di derivazione Sud. Inoltre, è stato concordato di chiudere l'accesso di Strada Agretto sulla S.S. 10. Pertanto, dovrà essere garantita la continuità viabilistica di connessione tra Via del Lavoro e l'attuale intersezione tra la S.S. 10 e la S.P. 68.

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

8. PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

La corretta sequenza di esecuzione delle opere sostitutive dei passaggi a livello è fondamentale per garantire la continuità dei flussi veicolari di attraversamento della ferrovia durante il cantiere. Pertanto, si chiede che la sequenza esecutiva sia, possibilmente, la seguente:

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

9. si ritiene 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;

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

- **il Comune di Piacenza Drizzona**, con nota prot. 4148 del 17 marzo 2022, ha espresso parere favorevole alla costruzione dell'infrastruttura in argomento, con le seguenti condizioni:



“siano realizzati l’intersezione ed il collegamento con la S.S. ex S.P., ex S.S. 10, non come previste nel progetto definitivo, bensì come previste nello studio condiviso presentato nella videoconferenza di venerdì 11.03.2022, in particolare con rotonda a raso (e possibilità di futuro cavalcavia lungo la direttrice Mantova Cremona) a 5 bracci ed accesso alla zona produttiva-commerciale esistente a nord-est, in sostituzione dell’accesso esistente a raso, per migliorare la sicurezza della suddetta intersezione a raso e per consentire il collegamento da Vho e San Lorenzo verso nord-Canneto, ovest-Cremona e sud-Casalmaggiore senza attraversare il centro abitato (collegamento oggi assente);

- *sia realizzato il sottopasso ciclo-pedonale sostitutivo del passaggio a livello di via San Lorenzo non come previsto nel progetto definitivo, bensì come previste nello studio condiviso presentato nella videoconferenza di mercoledì 26.01.2022, in particolare con accesso nord da vicolo Zara, ma con accesso sud semirettilineo, senza inversioni a U, per minimizzare i percorsi e i disagi delle utenze deboli tra il capoluogo/località Vho ed il cimitero;*

- *sia mantenuta la possibilità di utilizzare la viabilità di servizio/emergenza a sud dello stabilimento Bianchi, come verificato nella videoconferenza di mercoledì 26.01.2022, per non penalizzare l’attività produttiva;*

- *siano mantenute le autorimesse ad est di largo Donatori del Sangue, individuando soluzioni tecniche idonee per realizzare le vicine fondazioni delle corrispondenti barriere antirumore, come ipotizzato nella videoconferenza di mercoledì 26.01.2022, in quanto non incompatibili anche a distanza molto ravvicinata, considerata anche la destinazione d’uso che non prevede la permanenza di persone;*

- *sia acquisito l’intero compendio dell’abitazione a est di via Altobello, e successivamente riqualificato/utilizzato o rivenduto, per evitare la creazione di nuove aree dismesse/degradate;*

- *sia preferibilmente mantenuto e riconvertito a pista ciclo-pedonale il manufatto esistente del ponte sul fiume Oglio, che costituirebbe un assai utile collegamento tra le piste ciclo-pedonali Ciclovia dell’Oglio in sponda destra e sinistra, con ripercussioni positive su turismo, mobilità ecologica, intermodalità treno-bicicletta”;*

- il **Comune di Mantova** con nota prot. PG 96927/2020 del 14 marzo 2022, i) ha trasmesso la Delibera di Consiglio Comunale n. 13 del 24/02/2022 con cui si esprime parere favorevole al progetto *in riferimento alla materia urbanistica, ovvero alle difformità rilevate rispetto al vigente Piano di Governo del Territorio urbanistica”;* ii) ha espresso parere favorevole al progetto con le seguenti osservazioni:

“- Osservazioni di carattere generale concordate con la Provincia di Mantova

- *Il raddoppio della tratta Bozzolo - Mantova prevede la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento all’esistente in interruzione prolungata di esercizio ferroviario. Si chiedono maggiori garanzie progettuali in merito ai servizi sostitutivi previsti per il traffico passeggeri e agli itinerari alternativi previsti per il traffico merci da e per Mantova, soprattutto in relazione al collegamento con il Porto di Mantova - Valdaro.*

- *Con riferimento al sistema ciclabile, si evidenzia che l’interruzione delle viabilità locali di accesso ad*



una importante arteria di livello sovralocale quale è la ciclabile Mantova – Grazie, che corre parallela alla SS10, richiedono di prevedere una ricucitura ciclabile a sud della ferrovia che ne consenta lo scavalco nei punti in cui sono previsti i sovra/sottopasso (via dei Toscani - IV37 e strada Circonvallazione Sud – SL02); tale ricucitura potrebbe essere garantita con l'accessibilità ciclopedonale alla viabilità di servizio già prevista nel progetto ferroviario.

- Osservazioni sugli interventi riguardanti il comune di Mantova già espresse in fase di Valutazione di impatto ambientale.

- si ritiene necessario che RFI raccordi le misure di mitigazione acustica proposte nello studio di Valutazione di Impatto Ambientale per l'intervento di raddoppio con le misure già individuate nel Piano di contenimento e abbattimento del rumore di RFI ex D.M. Ambiente 29.11.2000. In particolare gli interventi già identificati nel Piano di contenimento ai sensi del D.M. Ambiente 29.11.2000: C.I.020030043, C.I.020030025, C.I.020030027 e l'intervento C.I.020030026 previsto sul ricettore previsto al 15° anno dovranno pertanto essere rivisti nel quadro generale degli interventi di abbattimento del rumore in relazione al raddoppio della linea, che comporterà un aumento del volume di traffico, e anticipati rispetto alle scadenze temporali previste nel Piano di Risanamento 2003 e successivamente aggiornato nel marzo 2009;

- in coerenza con gli obiettivi di miglioramento e sostenibilità ambientale propri del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Mantova, si chiede che siano previsti dal progetto adeguati collegamenti ciclopedonali al fine di inserire al meglio la nuova opera sul territorio. In particolare:

o nella nuova viabilità NV34 - soppressione PL Str. Circonvallazione sud) non è progettato alcun collegamento ciclopedonale presente nel progetto precedentemente approvato;

- o è necessario valutare uno sviluppo più lineare del nuovo sottopasso ciclopedonale in strada Circonvallazione sud, al fine di rendere più fruibile e funzionale il sottopasso stesso stante posizionamento dei passi carrai esistenti e la chiusura della viabilità citata che dovrebbero rendere percorribile tale soluzione;

- o si chiede di prevedere un collegamento ciclopedonale a bypass della ferrovia anche nel punto di soppressione del PL su strada Eremo;

- rispetto alla sistemazione delle aree esterne al sedime ferroviario, prossime alla stazione di Mantova e poste lungo le vie Tazio Nuvolari e Cremona si segnala che il Comune di Mantova intende, nell'ambito della collaborazione con RFI – Direzione Stazioni, Ingegneria e Investimenti per il riordino funzionale delle aree esterne alla stazione ferroviaria di Mantova, proporre una riorganizzazione complessiva di tali aree. La Direzione territoriale Produzione Verona ha inoltre comunicato che è in fase di redazione un progetto di risanamento acustico che coinvolge le medesime aree. È pertanto necessario avviare il confronto per raccordare progettualità e tempistiche degli stessi;

- relativamente all'inserimento paesaggistico dell'opera NV34 – soppressione PL Str. Circonvallazione sud, si sottolinea come questa si addossò al cimitero monumentale di Mantova (assoggettato a vincolo di tutela quale bene culturale) e come l'area risulti oggi vegetata. Nel 2007 l'area era stata oggetto di trasformazione di bosco autorizzata con Determinazione n. 984/2007 del Settore Pianificazione e Assetto del Territorio della Provincia di Mantova e con atto n. 8922/2007 della Soprintendenza per i



Beni Architettonici e del Paesaggio e compensata dal Comune di Mantova;

- visto il piano di utilizzo dei materiali da scavo, per la nuova viabilità NV34 si suggerisce di valutare la possibilità di concentrare le aree di cantiere sulle aree comunali e su quelle già promesse in cessione al Comune (che sono leggermente più distanti dalle residenze esistenti) e quella di recuperare i materiali già depositati in situ per la realizzazione del sovrappasso;

- si evidenzia, infine, la necessità di contemplare, in ragione della soppressione del PL su Str. Circonvallazione sud, anche la riorganizzazione degli innesti della viabilità esistente e le opere necessarie allo scorrimento dei flussi (spazi di inversione, ecc).”;

- **l’Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Pò**, con nota prot. 2159/2022 del 17 marzo 2022, ha comunicato che, con nota prot. 782/2021 del 21 gennaio 2021, ha espresso parere di compatibilità idraulica ai sensi dell’art. 38 delle Norme di Attuazione del PAI, con prescrizioni relative alle opere di fondazione;

- **l’Agenzia Interregionale per il Fiume Pò**, con nota prot. 6221 del 15 marzo 2022, ha espresso parere idraulico favorevole con le seguenti prescrizioni:
 - *“che vengano comunicate all’Agenzia scrivente le date di inizio e fine dei lavori in modo da poter svolgere servizio di sorveglianza, in base al T.U. n. 523 del 25/07/1904. Si richiede a Codesta Direzione di inviare allo scrivente a fine lavori i rilievi aggiornati delle Sez. 28,29,30 e 31 in modo da consentire una sovrapposizione con quelle di progetto/consegna;*
 - *innalzamento della sommità arginale sia in destra e sia sinistra orografica Fiume Oglio in modo da raccordare la quota sommitale della Sez. 28 con quella della Sez. 31 e se necessario anche più a valle della stessa, in modo da garantire sia la transitabilità e sia il ripristino del necessario franco arginale di almeno mt. 0,80 rispettando la corretta pendenza sommitale senza alterare lo stato, la forma, la resistenza e la convenienza all’uso dell’intera struttura dell’argine maestro in quanto opera idraulica di II^ Categoria. A fine lavori dovrà essere ripristinato, per ogni punto interessato dall’intervento, lo stato originario dei luoghi certificandone la rimessa in essere della sicurezza idraulica;*
 - *il fondo d’alveo che sarà rivestito in pietrame ciclopico sino a quota mt. 18,40 s.l.m.m. dovrà raccordarsi sia con la quota di fondo di monte e sia con quella di valle in modo da evitare un’alterazione del profilo di equilibrio del talweg e quindi del corretto deflusso del corso d’acqua fiume oglio e dei suoi affluenti;*
 - *è fatto divieto in modo assoluto la messa a dimora di ogni tipologia di essenze ad una distanza inferiore a mt. 4,00 dal ciglio del fiume e se presente dall’unghia argine, come da Art.96 lettera f) del Regio Decreto 25/07/1904 n. 523. Le nuove essenze dovranno essere posizionate in modo da non creare ostacolo al libero deflusso della corrente;*
 - *l’eventuale taglio della vegetazione dovrà essere limitato alle sole zone oggetto di intervento e il materiale di risulta allontanato e depositato in idonea area e non abbandonato né in area cantiere, né lungo le sponde d’alveo e né nel corso d’acqua. Il taglio interessante le sponde alveo dovrà essere effettuato in modo da preservarne la stabilità e quindi dovrà essere evitata la rimozione integrale di quelle ceppaie*



che considerata la loro dimensione e posizione potrebbero pregiudicarne la medesima;

- è severamente vietato abbandonare o bruciare a lavori ultimati le ramaglie di risulta sia sulle sponde e sia nelle zone golenali attigue al fiume;*
- sarà necessario, sia nel caso il materiale di risulta non venga utilizzato in area cantiere ma trasportato in discariche autorizzate e sia ogni qual volta venga fatto pervenire in cantiere materiale esterno necessario per l'inserimento delle nuove opere nello stato dei luoghi, inviare allo scrivente i relativi formulari e documenti di trasporto nel rispetto sia del T.U.A. approvato D.lgs. n.152/06, del D.P.R. n.120 del 13/06/2017 e s.m.i.;*
- I materiali impiegati per la sistemazione idraulica (difesa di sponda, imbottimenti) dovranno rispettare quanto descritto dal Regolamento Europeo sui Prodotti da Costruzione n. 305/2011 e s.m.i.;*
- eventuali nuove opere, variazioni plano-altimetriche e morfologiche, all'interno delle aree individuate, che modificano ed alterano nuovamente lo stato originario dei luoghi, dovranno essere oggetto di apposita autorizzazione nel rispetto quindi delle normative vigenti, previa la nullità di quanto si concede con la presente;*
- si dovrà assicurare il diritto di passaggio al personale della scrivente Agenzia per ogni evenienza, sia in caso di ordinarietà e sia in caso di piena;*
- è fatto divieto in modo assoluto, la formazione di pennelli o repellenti tesi ad allontanare il filone della corrente sulla sponda opposta. Quindi i presidi spondali da eseguirsi con pietrame ciclopico dovranno ridurre l'effetto erosivo e si dovranno mantenere in allineamento col tratto di sponda di monte e di valle, senza che la direzione della corrente vada a gravare sulla sponda opposta e senza quindi causare restringimenti d'alveo o alterazione al regolare deflusso; gli interstizi tra i massi dei rivestimenti spondali dovranno essere intasati, con terreno vegetale per un rapido recupero ambientale;*
- è severamente vietato eseguire opere che vadano a modificare l'integrità delle sponde alveo sia naturali e sia artificiali, a discapito della incolumità pubblica. Quindi eventuali danni alle eventuali opere difensive esistenti, conseguenti a quanto si concede di eseguire, saranno a carico di Codesta Direzione o a chi per essa;*
- la manutenzione e tutti gli eventuali interventi presenti e futuri, necessari per la corretta funzionalità dell'opera nei riflessi del regime idraulico del corso d'acqua saranno eseguiti a cura e spese di Codesta Direzione o a chi per essa, previa autorizzazione;*
- qualora per l'esecuzione dei lavori si necessiti la realizzazione di opere provvisorie in alveo diverse da quelle descritte negli elaborati del progetto definitivo, il loro posizionamento e le modalità costruttive dovranno essere condivise con quest'ufficio a seguito di sopralluogo congiunto. In nessun modo si consente di eseguire opere di qualunque natura, diverse da quelle oggetto del presente consenso, senza la preventiva autorizzazione. Si consiglia di eseguire le opere provvisorie nei periodi non interessati dagli eventi di piena, in quanto le medesime potrebbero danneggiarsi e creare problemi al deflusso delle acque con conseguenti danni che saranno a carico di Codesta Direzione o a chi per essa. A fine lavori dovrà essere ripristinato lo stato originario dei luoghi e tutte le palancole dovranno essere rimosse;*
- per qualsiasi intervenuta disposizione legislativa o regolamentare, per qualsiasi esigenza idraulica, ivi*



comprese quelle derivanti da attività di protezione civile connesse a eventuali fenomeni di piena, il concessionario o chi per esso dovrà adattarsi alle mutate condizioni, senza pretendere indennizzo di sorta;

Si evidenzia che, considerata l'entità e l'estesa della superficie ove si realizzeranno le opere descritte, Codesta Direzione o chi per essa dovrà sotto la propria responsabilità, eseguire i lavori senza creare intralcio o danno alcuno, né alle proprietà, né alle attività e/o esigenze di eventuali Ditte che sono confinanti con le aree su cui si effettuerà l'intervento in questione.

Resta inteso che, per quanto non espressamente prescritto, sono fatte salve e riservate le norme di Polizia Idraulica di cui al T.U. n. 523 del 25 luglio 1904 e della L.R. 4/2016 e che ogni variazione all'intervento proposto comporta automatica revoca del presente benestare; le opere in variante dovranno pertanto formare oggetto di nuova istanza.

Considerato che con la realizzazione dell'opera viene creata una servitù sul bene demaniale, Codesta Direzione sarà tenuta a corrispondere il canone erariale che verrà determinato dal competente ufficio regionale.

Si ribadisce che le manutenzioni e tutti gli eventuali interventi presenti e futuri, necessari per una corretta funzionalità di tutte le nuove opere di sistemazione idraulica (sistemazione della sponda fluviale e del fondo alveo, adeguamento arginale), eseguite in corrispondenza del nuovo attraversamento ferroviario del fiume Oglio, dovranno essere realizzate a cure e spese di Codesta Direzione o da chi per essa, dietro semplice invito dello scrivente.”;

- il Parco Regionale Oglio Sud, con nota prot. 1620 del 22 agosto 2022, ha rappresentato che il progetto inviato il 2 agosto 2022, non ha recepito alcuna delle proposte contenute nel parere ex art. 13 della Legge n. 394/91 espresso con atto n. 286 del 12.02.2022 specificando che “Nel paragrafo “Compensazioni” sono elencate opere che questo Parco propone a R.F.I. a titolo compensativo dell'opera che si andrebbe a realizzare.

Anche tali compensazioni, nella citata nota di R.F.I., non risultano essere state accettate ma rimandate a successive fasi progettuali senza alcuna garanzia di recepimento.

Ora, a parte le richieste compensative degli altri Enti interessati, è necessario sottolineare l'importanza ambientale delle mitigazioni e compensazioni proposte dal Parco che non possono né essere sottovalutate né eliminate o rimandate a successive fasi progettuali poiché, come è noto, R.F.I. è già in fase di progettazione avanzata.

Nel rimarcare, dunque, l'importanza di recepimento delle indicazioni di questo Parco per le mitigazioni e compensazioni proposte, si chiede di conoscere in merito anche la volontà di Codesta Regione e degli altri Enti interessati.”;

- **il Consorzio di bonifica Dugali-Naviglio-Adda Serio**, con nota prot. 2122/2022 del 18 marzo 2022 ha espresso parere favorevole alla realizzazione delle nuove opere di attraversamento del Dugale Tagliata in comune di Piadena – Drizzona (CR) e dei colatori Gambina di Sotto e Gambina di Romprezzagno nel comune di Tornata (CR), subordinatamente all'osservanza delle seguenti prescrizioni generali e di carattere tecnico



– idraulico:

“• Tutti i lavori dovranno essere realizzati a perfetta regola d'arte, attenendosi a quanto previsto dalla documentazione progettuale fornita, con l'avvertenza di non arrecare alcun danno alle opere consorziali e con obbligo, a lavori ultimati, di lasciare l'alveo perfettamente libero da detriti o altro materiale e in condizioni di perfetta efficienza;

- Dovrà essere data comunicazione allo Scrivente Consorzio delle date di inizio e fine lavori;
- A lavori ultimati, il fondo del canale dovrà essere perfettamente sgombro da eventuali materiali e detriti depositati in fase esecutiva.

Si ricorda, infine, che ai sensi di quanto previsto dal vigente regolamento di Polizia idraulica, così come definito dalla D.G.R. XI/5714 del 15/12/2021, ai fini del prosieguo della pratica, per le nuove opere previste lo scrivente Consorzio invierà alla Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. regolare concessione di Polizia Idraulica da sottoscrivere”;

- il **Consorzio di Bonifica Garda Chiese**, con nota prot. 1899 del 15 febbraio 2021, ha espresso parere preliminare favorevole per quanto di competenza e ai soli fini idraulici, con osservazioni e prescrizioni:

“Bonifica di Ospitalatto (LN23 Tombino idraulico al km 72+194.27)

Il corso d'acqua fa parte del reticolo idrico consortile. Ai fini del rilascio della concessione per la realizzazione del nuovo manufatto di attraversamento è necessario che la codesta Società inoltri formale richiesta utilizzando il modello di domanda di provvedimento di Polizia Idraulica pubblicato sul sito del Consorzio (...)

In fase di rilascio dell'atto concessorio, verranno impartite le necessarie prescrizioni e condizioni a cui ci si dovrà attenere per la realizzazione delle opere in oggetto.

Si formulano le seguenti prescrizioni/osservazioni preliminari:

- durante l'esecuzione delle opere dovrà essere garantita la continuità idraulica del canale, sia per gli usi irrigui che per lo scolo acque, ritenendosi fin da ora tutti gli eventuali danni per mancata Irrigazione o derivante dall'inondazione dei terreni a carico di RFI;
- è necessario realizzare muri d'ala anche sul lato di valle (come già previsti a monte) per raccordare il nuovo tombino con la sezione trapezica del corso d'acqua;
- appare insufficiente la larghezza utile dello stradello di servizio (pari a 2,10 m), che dovrà essere portata ad almeno 3,50 m; si ritiene si possa eliminare il tratto a cielo aperto tra lo stradello di servizio e il tombino, del quale non si coglie la effettiva necessità;
- la difesa spondale in scogliera dovrà essere estesa, sia a monte che a valle, al fine di difendere tutta la curva del corso d'acqua, come da indicazioni esecutive che saranno fornite dal personale tecnico del Consorzio.

• In alternativa al rilascio della concessione secondo il procedimento ordinario, codesta Società potrà allegare la documentazione richiesta al fine di allegare il disciplinare di concessione in sede di conferenza dei servizi ex art. 27 bis del D.Lds 3 aprile 2006, n° 1524.

Tartaro Fabrezza - VI03 (ex INZ4) Viadotto a cassone al km 71+360.10



Il corso d'acqua è in gestione al Consorzio ma fa parte del Reticolo idrico Principale (codice MNO12} su cui la Regione Lombardia, che legge in copia, esercita l'Autorità di Polizia Idraulica.

Pertanto, ogni autorizzazione o concessione in merito alla realizzazione del nuovo manufatto di attraversamento è di competenza dell'Ufficio Territoriale Regionale di Mantova, alla quale dovrà essere inoltrata richiesta tramite portale SIPIUL.

Si formulano le seguenti prescrizioni/osservazioni preliminari:

- durante l'esecuzione delle opere dovrà essere garantita la continuità idraulica del canale, sia per gli usi Irrigui che per lo scolo acque, ritenendosi fin da ora tutti gli eventuali danni per mancata irrigazione o derivante dall'inondazione dei terreni a carico di RFI;*
- la difesa spondale in scogliera dovrà essere estesa, sia a monte che a valle, al fine di difendere tutta la curva del corso d'acqua, come da indicazioni esecutive che saranno fornite dal personale tecnico del Consorzio”;*

- il **Consorzio di bonifica Navarolo Agro Cremonese Mantovano**, con nota prot. 566/2022 del 14 marzo 2022, ha trasmesso l'autorizzazione temporanea di polizia idraulica, vincolato alle seguenti condizioni e prescrizioni:

“1. Il personale consortile eserciterà sorveglianza per la corretta esecuzione;

2. Eventuali variazioni alle opere dovranno essere preventivamente concordate e valutate dall'Ufficio Tecnico dello scrivente, che rilascerà specifica autorizzazione.

3. In sede di redazione del progetto esecutivo dovranno essere condivise e considerate le osservazioni del Consorzio di Bonifica Navarolo di cui alla nostra nota prot. 526/COC-RF del 02.03.2021, sia per le interferenze individuate nel progetto definitivo che per quelle non individuate ma indicate nella nostra nota” come elencate nell'autorizzazione medesima

4. Al fine di garantire la continuità idraulica degli alvei interessati, l'ingombro delle opere progettuali dovrà essere preventivamente tracciato in loco, così da permettere l'eventuale predisposizione dell'eventuali opere provvisorie (deviazioni provvisorie del tracciato dei canali, ecc) secondo modalità concordate con l'Ufficio Tecnico del Consorzio.

Durante l'esecuzione dei lavori, dovrà essere rivolta particolare attenzione alla rimozione del materiale di risulta dall'alveo dei canali, specialmente durante la stagione irrigua; alla conclusione dei lavori detti fossi e canali dovranno risultare perfettamente espurgati.

5. Per gli interventi sotto elencati si renderanno necessari ulteriori approfondimenti tra l'Ufficio Tecnico del Consorzio di Bonifica Navarolo e l'Ufficio di Progettazione che realizzerà il progetto esecutivo:

A) NUOVA BOTTE A SIFONE DEL CANALE PRINCIPALE IRRIGUO (Tavola NM2503D26PZIN4000001A) - Trattasi di manufatto insistente sul principale vettore irriguo servente 12.000 ettari di terreno. Si consiglia in fase di cantiere di spostare in parallelo il canale esistente in un canale provvisorio delle medesime dimensioni; la realizzazione, così come la sua successiva rimozione dovranno avvenire al di fuori dal periodo irriguo e quindi in un lasso di tempo compreso tra il 15 Settembre ed il 30 Marzo successivo). La nuova botte dovrà inoltre essere perfettamente raccordata al Canale Principale Irriguo esistente nel tratto a cielo aperto, mediante



rivestimento in cls armato con rete 0 6 mm 20x20 avente spessore non inferiore a cm 11 e comunque secondo le direttive consortili.

B) CANALETTA TORNATA 2 ATTUALMENTE TOMBINATA PARALLELA ALLA SEDE FERROVIARIA. Si prescrive di spostare l'attuale tombinatura al fuori dalla sede del nuovo impalcato ferroviario adottando una condotta in pvc 0 800 / 0 1000 avente rigidezza SN 8 KN secondo le prescrizioni tecniche fornite dal Consorzio.

Il parallelismo della canaletta Tornata 2 che interferisce con la nuova sede ferroviaria dovrà essere realizzato su un'area ceduta al Consorzio (o in alternativa con una servitù sempre a favore del Consorzio).

Qualora si decidesse di spostare l'attuale tombinatura a Nord del tracciato ferroviario è necessario mantenere il sottopasso attuale della ex canaletta Tornata individuato con X1 alla Tavola n.2

6. La futura concessione definitiva verrà accordata ai soli fini idraulici ed escluderà pertanto qualsiasi responsabilità del Consorzio in ordine alle opere realizzate, delle quali risponderà sia civilmente che penalmente, la Società richiedente.

In particolare, si precisa che le manutenzioni ordinarie e straordinarie delle opere realizzate saranno a totale carico della Società od aventi causa.

Nel caso di inadempienza il Consorzio potrà in qualsiasi momento, rivalersi nei confronti della Società richiedente.

7. Le Autorizzazioni/Concessioni definitive verranno rilasciate a titolo precario, a norma degli artt. 7 e 8 del Regolamento Regionale di Polizia Idraulica del 08/02/2010 n. 3 e sotto l'osservanza delle disposizioni per la conservazione delle opere di bonifica e loro pertinenze, fatte salve le competenze del Comune in materia urbanistica ed i diritti di terzi. La Società richiedente si assumerà ogni responsabilità derivante dai relativi atti e si impegnerà a tenere sempre sollevato il Consorzio di Bonifica Navarolo ed i suoi funzionari da danni, molestie o spese che potessero derivare, direttamente od indirettamente, dall'atto stesso.

8. Qualora avvenisse il trasferimento delle infrastrutture che beneficeranno dei titoli autorizzativi, la Società titolare della concessione o delle autorizzazioni dovrà farne immediata denuncia scritta al Consorzio di Bonifica Navarolo ed al nuovo beneficiario, restando comunque tenuto all'osservanza degli obblighi assunti sino a quando il nuovo titolare non abbia chiesto e ottenuto regolare subingresso nei titoli stessi.

Si precisa inoltre che la Società RFI S.p.A. Direzione Investimenti Direzione Investimenti Area Nord Ovest dovrà presentare allo scrivente Consorzio, con congruo anticipo, il progetto esecutivo delle opere, il quale verrà valutato dall'Ufficio Tecnico Consorziale affinché si possa procedere alla predisposizione degli atti autorizzativi prima dell'inizio della procedura di affidamento. I lavori dovranno, di norma, essere eseguiti al di fuori della stagione irrigua (che normalmente si protrae dal 30 Aprile al 10 Settembre) salvo diversi accordi con l'Ufficio Tecnico del Consorzio di Bonifica Navarolo.

La presente dovrà essere restituita sottoscritta in segno di accettazione e l'autorizzazione preliminare avrà efficacia dalla data di acquisizione al protocollo di questo Consorzio”;



- il **Consorzio di bonifica Territori del Mincio**, con nota prot. 516/2022 del 10 febbraio 2022 ha trasmesso il parere favorevole sul progetto, specificando che *“Resta inteso che una volta perfezionato il procedimento autorizzativo dovranno essere sottoscritte apposite Concessioni di Polizia Idraulica con lo scrivente, disciplinanti le attività realizzative, manutentive, d’uso e di quant’altro necessario.*

Per quanto riguarda le interferenze, si comunica che trattasi prevalentemente di interferenze con opere consortili di irrigazione (canali a cielo libero, condotte in pressione) e pertanto la loro risoluzione dovrà avvenire al di fuori del periodo irriguo (1° aprile – 30 settembre), comunque senza causare l’interruzione anche temporanea del servizio irriguo da parte del Consorzio verso gli utenti. Tali interventi andranno definiti e concordati con lo scrivente in sede di redazione del Progetto Esecutivo.”;

- il **Parco regionale Oglio Sud**, con nota prot. 287 del 12 febbraio 2022, ha trasmesso il Decreto prot. n. 286 del 12.02.2022, con il quale il Presidente del Consorzio decreta di esprimere, fatte salve le competenze in merito degli Enti Locali, Regionali, Nazionali, nulla osta, per il tratto che insiste sulle aree all’interno del Parco, alla realizzazione dell’opera di raddoppio ferroviario Codogno-Cremona-Mantova. Prima fase funzionale – tratta Piacenza-Mantova, stabilendo quanto segue, in considerazione delle criticità e incongruenze riscontrate:

“MITIGAZIONI

- *valutare in modo più concreto mitigazioni rispetto all’ampliamento infrastrutturale in progetto e migliori 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;*

- *elenicare 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 barriera 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 “Ciclovía dell’Oglio” in sponda destra e “Ciclovía 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”;

- la **Società Terna Rete Italia S.p.A.**, con nota prot. 23293 del 17 marzo 2022, ha rappresentato che, come già comunicato con nota prot. P20210102864 del 16 dicembre 2021 nelle aree oggetto di intervento non sono presenti elettrodotti in alta tensione in cavo interrato di propria competenza, ma elettrodotti aerei in alta tensione, come elencati nella medesima nota di dicembre, ha confermato che: *“le opere in progetto dovranno risultare conformi alla disciplina inerente la costruzione e l’esercizio delle linee elettriche aeree ed esterne, contenuta nella legge 28/6/1986 n° 339 e nelle relative Norme Tecniche approvate con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 21/3/1988 “Approvazione delle norme tecniche per la progettazione, l’esecuzione e l’esercizio delle linee elettriche aeree esterne” (in S.O. alla G.U. n° 79 del 05/04/1988) e ss.mm.ii.. Per quanto sopra esposto, rimaniamo quindi in attesa del progetto definitivo, al fine di poterne valutare le compatibilità di nostra competenza.”;*
- la **Società Snam Rete Gas S.p.A.**, con nota prot. NORD/CRE/21/371/MUR del 17 dicembre 2021, ha confermato il preventivo di spesa e la proposta progettuale di risoluzione delle interferenze trasmessa con precedente nota prot. NORD/CRE/20/240/pig del 14 dicembre 2020, evidenziando che le aree da occupare, in via temporanea ed in via permanente per servitù/espropri, dovranno essere messe disposizione prima dell’inizio dei lavori di adeguamento dei gasdotti;



- la **Società Edison S.p.A.**, con nota prot. 4314 del 17 dicembre 2021 ha comunicato che *“le linee elettriche interferenti con la Vs. rete ferroviaria, in data 24 novembre 2006 sono state cedute a TERNA RETE ITALIA S.p.A.. TERNA RETE ITALIA S.p.A. è quindi subentrata in tutti i diritti ed obblighi facenti capo alle linee elettriche sopra citate e - ad oggi - è l'unico soggetto giuridico competente a dare riscontro alle richieste formulate da enti pubblici o terzi.”*;
 - la **Società TEA S.p.A.**, con nota prot. 512 del 30 marzo 2021, ha trasmesso le proprie valutazioni riguardo alle interferenze della linea ferroviaria con i sottoservizi gestiti dal Gruppo TEA;
 - la **Società Edigas S.p.A.**, con nota prot. ING-AP.315 del 16 marzo 2022, ha espresso parere favorevole all'intervento per quanto di competenza, dichiarando la presenza di n. 7 interferenze con la rete di distribuzione gestita;
 - la **Società TIM S.p.A.**, con nota prot. N. 22 NO – SP VARI – CM del 24 marzo 2022, ha trasmesso il preventivo di massima per la risoluzione delle interferenze.
- **Atti depositati in relazione al progetto definitivo delle varianti alle viabilità inviato in data 8/8/2022:**
- la **Regione Lombardia**, con nota del 3 novembre 2022, ha espresso parere regionale favorevole all'intervento con le osservazioni e prescrizioni trasmesse con nota n. S1.2022.0006794 del 17 marzo 2022 così come aggiornate e integrate dai contenuti della DGR n. XI/7211 del 24 ottobre 2022 con la quale Regione Lombardia ha espresso al Ministero della Transizione Ecologica parere in ordine alla compatibilità ambientale del progetto e ha manifestato la volontà di Intesa Stato-Regione, ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383;
 - la **Provincia di Mantova**, con nota prot. GE 2022/0053642 del 29 settembre 2022, ha confermato il parere favorevole sul progetto definitivo delle varianti alla viabilità alle condizioni riportate nel Provvedimento Dirigenziale n 1133 del 29/09/2022 che, in particolare, conferma le condizioni 1, 3, 4, 6.b, 6.h, 6.k e 7 del parere espresso sul progetto definitivo (indicate nell'Atto Dirigenziale n. 259 del 14 marzo 2022 allegato alla nota prot. 2022/0012829 del 15 marzo 2022). Quanto all'interferenza con la viabilità Curtatone - soppressione dei due PL di Via Morante e Strada Osanne – NV32 (oggetto del punto 6.1 del suddetto Atto Dirigenziale n. 259 del 14 marzo 2022), la Provincia di Mantova rileva che *“Preso atto che nelle varianti trasmesse il nuovo sovrappasso coincide con la soluzione richiesta da Regione Lombardia e contenuta nel progetto dell'Autostrada Cremona – Mantova e richiamata la nota di chiarimento di RFI del 14/03/2022 è necessario che in fase esecutiva venga garantita la continuità funzionale della Strada Comunale Morante, avente flussi*



veicolari di interesse provinciale, provvedendo alla integrale riqualificazione del tratto di Strada Vicinale delle Osanne compreso tra l'arrivo del nuovo sovrappasso e l'attuale sedime di Strada Morante. La sezione stradale deve essere adeguata coerentemente con la porzione di strada già riqualificata con finanziamento ministeriale per il miglioramento della sicurezza stradale. Inoltre, sia realizzato in seconda fase il completamento della riqualificazione della Strada Comunale Morante con le caratteristiche tecniche rappresentate nel progetto dell'Autostrada Cremona – Mantova e come già previsto nei documenti di programmazione dell'opera illustrati dalla Commissaria Straordinaria negli incontri effettuati.”;

- il **Comune di Marcaria**, con nota prot. 13961 del 27 settembre 2022, ha trasmesso il parere finale di competenza a firma del Responsabile del Settore Lavori Pubblici, Manutentivo, Ambiente, Patrimonio, Pianificazione Urbanistica, SUAP e SUE, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 48 del 26 settembre 2021. Con tale parere il Comune di Bozzolo, *“analizzate, valutate e verificate le integrazioni e variazioni progettuali apportate [...] in cui emerge un sostanziale recepimento sia delle osservazioni presentate nel 2020 (prot. 16472 del 19/12/2020) che delle condizioni contenute nel parere sopra menzionato”* (Delibera del Consiglio Comunale n° 7 del 10/03/2022, trasmesso a Provincia di Mantova con prot. 3644 del 12/03/2022 ed a R.F.I. con prot. 3757 del 15/03/2022), esprime parere favorevole all'approvazione del progetto in argomento;

- il **Comune di Bozzolo**, con nota prot. 6866 del 28 settembre 2022, ha trasmesso il parere finale di competenza a firma del sindaco, approvato con delibera di Giunta n. 125 del 21 settembre 2021. Con tale parere il Comune di Bozzolo, *“analizzate, valutate e verificate le integrazioni e variazioni progettuali apportate”*, ha confermato il parere favorevole di approvazione già espresso sul progetto, subordinato alle seguenti condizioni:
“1. SOVRAPPASSO NV.24
 - *è necessario che sia realizzato, coerentemente con gli indirizzi progettuali concertati nell'incontro del 09.09.2022, un qualificato riordino della viabilità urbana posta tra Via XXV Aprile, Via Belfiore, Viale Valzania, Via del Dosso e Via IV Novembre in modo tale da mantenere un funzionale accesso alla stazione ferroviaria, garantendo inoltre l'accessibilità alle proprietà presenti e nel contempo garantendo un diretto e qualificato ingresso urbano alla Città di Bozzolo tramite Via Arini che costituisce il nucleo storico centrale. La soluzione esecutiva dovrà essere studiata in accordo con l'Amministrazione comunale al fine di mantenere la funzionalità viaria (anche per autobus, ambulanze, mezzi dell'ospedale, mezzi di soccorso, viabilità pesante essendo il nodo infrastrutturale di smistamento alle numerose provinciali a servizio dei comuni posti a Sud) e la qualità urbana attuale delle componenti paesistiche e materiche quale porta di accesso principale al nucleo storico della città di Don Primo Mazzolari e contestualmente;*
 - *è necessario che la nuova rotonda posta sulla S.S. 10 “Padana Inferiore”, in fase esecutiva, preveda adeguati passaggi ciclopdonali in modo da garantire la continuità dei collegamenti e dei percorsi ciclabili*



e pedonali tra il centro abitato sia con Via Cremona, ma soprattutto in attraversamento alla S.S. 10, con Via Nuova e con il centro pastorale “Piccola Betania” di interesse regionale. Attraversamenti necessari in considerazione dei rilevanti incidenti anche mortali succedutisi nel tempo colpendo l’utenza giovanile;

2. Nell’ambito dei percorsi ciclopedonali è necessario e indispensabile che, in seconda fase, sia realizzata l’opera strategica costituita dal sottopassaggio ciclopedonale che garantisce il collegamento tra il nucleo urbano storico (zona residenziale) e il polo artigianale/commerciale attraverso un percorso dedicato che partendo da Viale Valzania, sottopassi la linea ferroviaria e si ricollegli a Via Cremona sfruttando la viabilità prossima al Cimitero Ebraico. La suddetta opera strategica, pur inserita in seconda fase, dovrà essere realizzata con la massima priorità e coerentemente con il progetto già redatto, trasmesso ed illustrato dalla Commissaria Straordinaria e dai Tecnici RFI nell’ultimo incontro;

3. SOVRAPPASSO NV.25

La soluzione viabilistica proposta in alternativa alla chiusura del passaggio a livello sulla S.P. 64 risulta coerente con le previsioni territoriali, ma in fase esecutiva è necessario che venga garantita una connessione con Via Tezzoglio direttamente dal nuovo tracciato della S.P. 64 mediante un innesto diretto a Nord in modo che con il nuovo assetto viabilistico venga garantita la strategica continuità dei percorsi ciclabili e non permangano percorsi e fondi agricoli interclusi, essendo non utilizzabile l’accesso esistente in prossimità del ponte sul fiume Oglio per motivi di sicurezza stradale ed elevata criticità;

4. si esprimono perplessità, dal punto di vista ambientale e storico, sul posizionamento della vasca di laminazione in quanto posta in prossimità delle mura storiche perimetrali di fortificazione del centro abitato. Pertanto si consiglia, in fase esecutiva, che la suddetta vasca trovi una localizzazione, specularmente rispetto alla linea ferroviaria, tale da non impattare con i manufatti di interesse storico.”;

- il **Comune di Mantova**, con nota prot. 96927/2020 del 28 settembre 2022, sottolineata l’opportunità “di avviare il confronto per raccordare progettualità e tempistiche rispetto alla sistemazione delle aree esterne al sedime ferroviario, prossime alla stazione di Mantova e poste lungo le vie Tazio Nuvolari e Cremona sulle quali il Comune di Mantova, nell’ambito della collaborazione con RFI – Direzione Stazioni, Ingegneria e Investimenti per il riordino funzionale delle aree esterne alla stazione ferroviaria di Mantova, intende proporre una riorganizzazione complessiva”, ha confermato il parere favorevole già espresso, con le seguenti osservazioni:

“Osservazioni di carattere generale concordate con la Provincia di Mantova

Il raddoppio della tratta Bozzolo - Mantova prevede la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento all’esistente in interruzione prolungata di esercizio ferroviario. Si chiedono maggiori garanzie progettuali in merito ai servizi sostitutivi previsti per il traffico passeggeri e agli itinerari alternativi previsti per il traffico merci da e per Mantova, soprattutto in relazione al collegamento con il Porto di Mantova - Valdaro.

Con riferimento al sistema ciclabile, si evidenzia che l’interruzione delle viabilità locali di accesso ad una importante arteria di livello sovralocale quale è la ciclabile Mantova – Grazie, che corre parallela alla SS10, richiedono di prevedere una ricucitura ciclabile a sud della ferrovia che ne consenta lo scavalco nei



punti in cui sono previsti i sopra/sottopasso (via dei Toscani - IV37 e strada Circonvallazione Sud – SL02); tale ricucitura potrebbe essere garantita con l'accessibilità ciclopedonale alla viabilità di servizio già prevista nel progetto ferroviario.

Osservazioni sugli interventi riguardanti le opere infrastrutturali in comune di Mantova.

Per il sottopasso viabilistico SL34:

- è necessario allungare lo scatolare previsto in modo che lo stesso sottopassi anche la viabilità comunale esistente consentendo, come adesso, l'accesso diretto alla lottizzazione PA – Dosso del Corso;*
- andrebbe invertito il lato di posizionamento della pista ciclopedonale prevista per meglio raccorderla con la rete esistente e andrebbe previsto l'attraversamento ciclopedonale illuminato della rotatoria di collegamento con la ciclabile esistente;*
- va nuovamente verificata l'interferenza con le reti infrastrutturali presenti con riferimento particolare al sistema di collettamento delle reti meteoriche che già presenta, nell'ambito specifico, delle criticità;*
- si evidenzia la necessità di contemplare, in ragione della soppressione del PL su Str. Circonvallazione sud, anche la riorganizzazione degli innesti della viabilità esistente e le opere necessarie allo scorrimento dei flussi (spazi di inversione, ecc).*

Inoltre, si chiede di valutare un collegamento ciclopedonale a bypass della ferrovia anche nel punto di soppressione del PL su strada Eremo.

Infine, nel progetto esecutivo potrà essere valutato un ulteriore miglioramento della linearità dello sviluppo più del nuovo sottopasso ciclopedonale in strada Circonvallazione sud, al fine di rendere più fruibile e funzionale il sottopasso stesso stante posizionamento dei passi carrai esistenti e la chiusura della viabilità citata che dovrebbero rendere percorribile tale soluzione.

Osservazioni sugli interventi riguardanti gli espropri.

Alcune aree assoggettate ad esproprio in prossimità del cimitero sono di proprietà del Comune, altre sono già promesse in cessione al Comune di Mantova nell'ambito di un piano attuativo al fine della realizzazione dell'opera infrastrutturale o alla mitigazione a verde. Fermo restando la messa a disposizione delle aree nello stato di fatto in cui si trovano, è opportuno meglio chiarire la proprietà finale delle infrastrutture e gli opportuni passaggi di proprietà”;

- il **Comune di Castellucchio**, con nota prot. 9177 del 29 settembre 2022, esaminato il progetto definitivo delle varianti alla viabilità, ha trasmesso il parere favorevole, approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 33 del 22 settembre 2022, con le seguenti prescrizioni:

“a) Castellucchio - soppressione PL Strada Laghetto - NV29

Si prende atto della soluzione proposta condividendone i contenuti richiedendo, nel contempo, la massima attenzione in sede di stesura del progetto esecutivo per quanto attiene a:

- *discesa del sovrappasso, lato Ospitaletto, che lambisce il perimetro urbano a ridosso delle abitazioni adiacenti alla Strada Laghetto;*
- *innesto del sovrappasso su strada Sabbioni e incrocio di strada Sabbioni con Strada Laghetto.*

b) Castellucchio - soppressione PL Via della Repubblica – NV30



Si prende atto della soluzione proposta di cui si condividono i contenuti richiedendo, nel contempo, quanto segue per rendere maggiormente fruibile il “Percorso pedonale da sottopasso della Stazione a Via Gabbiana” sia come possibilità di accesso diretto alla Stazione stessa che quale collegamento tra i quartieri castellucchiesi collocati da parti opposte rispetto alla ferrovia:

- *ridurre la larghezza delle rampe di scale dei sottopassi di stazione per creare uno scivolo laterale di 80/100 cm (modifica senza costi aggiuntivi);*
- *completare il citato “Percorso pedonale da sottopasso della Stazione a Via Gabbiana” con tappeto bituminoso superficiale (es: bynder semichiuso di cm 5).*

Inoltre si richiede la massima attenzione, in sede di stesura del progetto esecutivo, nella riconfigurazione dei tratti di strada di Via Gabbiana e Via Magnalupo adiacenti alle abitazioni evitando espropri ed occupazioni non necessari. Si osserva, infatti, che il lato opposto è caratterizzato da aperta campagna.

c) Castellucchio - soppressione PL SP55 – NV31

Si prende atto della soluzione proposta di cui si condividono i contenuti, sollecitando, nel contempo, la massima attenzione in sede di stesura del progetto esecutivo, per quanto attiene ai raccordi con la SP55 al fine di consentire fluidità di immissione nella viabilità, alle corti collocate in adiacenza o in prossimità del sovrappasso.

d) Castellucchio - soppressione di due PL su via Fontana

La chiusura dei 2 passaggi a livello PL – KM 80 + 574 e PL – KM 81 + 561 su Via Fontana rende senza sbocchi diretti il tratto di Via Fontana stessa a sud della ferrovia inibendo, di fatto, la continuità territoriale della zona. Si richiama, a tal proposito, tutto quanto espresso tempestivamente dal Comune di Castellucchio con proprie osservazioni e con il precedente parere.

Ciò premesso si pongono le seguenti prescrizioni, vincolanti all'espressione del parere favorevole al Progetto Definitivo in esame:

- *accoglimento della proposta di soluzione inviata con la mail allegata del Commissario Straordinario rappresentata con apposita tavola anch'essa allegata, sia per quanto previsto in fase1 che per la fase2;*
- *quanto alla fase1, che venga realizzato anche il tratto oltre il ponte sul Canale Osone per raccordarsi alla Strada Osanne;*
- *sempre per quanto attiene alla fase 1, che vengano apposte, ai lati del ponte esistente sul canale Osone, adeguate barriere di protezione a garanzia della sicurezza degli utenti;*
- *Con riferimento alle Ditte interessate da Esproprio, si auspica la massima attenzione alle loro osservazioni, cercando, nel limite del possibile, di limitare l'impatto sulle loro proprietà. Per questo aspetto, il Comune di Castellucchio con il proprio ufficio tecnico si rende disponibile per quanto necessario, al fine di agevolare l'esame delle osservazioni stesse”;*

- **il Comune di Piadena Drizzona**, con nota prot. n° 14047/2022 del 30 settembre 2022, ha espresso il parere favorevole al progetto definitivo delle varianti alla viabilità per la costruzione dell'infrastruttura in oggetto, alle seguenti condizioni, da sviluppare nel corso dell'ultimo grado di progettazione, esecutiva:



“nell’intersezione e collegamento con la S.S. ex S.P., ex S.S. 10, (rotatoria a raso, con possibilità di futuro cavalcavia lungo la direttrice Mantova Cremona, a 5 bracci) il nuovo accesso alla zona produttiva-commerciale esistente a nord-est (in sostituzione dell’accesso esistente a raso, per migliorare la sicurezza degli accessi alla suddetta zona) sia realizzato nel punto più possibile ad est (ovvero, non nel punto medio tra i due bracci principali, ma alla minima distanza possibile del braccio verso Mantova, compatibilmente con la normativa tecnica viabilistica) per limitare al minimo la tortuosità e la lunghezza del percorso di collegamento alla nuova strada di arroccamento (e conseguentemente le aree da occupare ed i costi di esproprio e realizzazione);

- *la nuova strada di arroccamento per la zona produttiva-commerciale esistente a nord-est si estenda il meno possibile a nord (evitando o minimizzando spazi interclusi tra detta strada di arroccamento e la S.S., sfruttando eventuale parte dell’attuale carreggiata della S.S. che divenga eccedente, non essendo più necessaria la corsia di accumulo oggi esistente presso gli accessi a via Ferraris ed ai due lotti ovest, compatibilmente con la normativa tecnica viabilistica) per limitare al minimo la riduzione dei parcheggi privati (tra cui un supermercato) e degli spazi di manovra interni ai lotti esistenti (e conseguentemente le aree da occupare ed i costi di esproprio e realizzazione);*

- *la nuova strada di arroccamento per la zona produttiva-commerciale esistente si arresti, collegandosi, a via Ferraris (evitando di proseguire più ad est) trattandosi di lotti oggi utilizzati per unica attività e riuniti in unica proprietà (che, in caso di eventuale futura suddivisione, provvederà a realizzare al suo interno eventuale nuova viabilità) per limitare al minimo la riduzione dei parcheggi privati esistenti (e conseguentemente le aree da occupare ed i costi di esproprio e realizzazione).*

Si ricorda inoltre quanto contenuto nella nostra nota del 17.03.2022 citata in premessa (viabilità stabilimento Bianchi, mantenimento autorimesse largo Donatori, compendio casa via Altobello...) non modificato nel Progetto Definitivo delle varianti alla viabilità in oggetto.”;

- **il Comune di Calvatone**, con nota prot. 5008 del 16 novembre 2022, “preso atto delle varianti alle viabilità e, in particolare, alla nuova proposta progettuale sulla Strada Provinciale 31”, ha espresso parere favorevole al progetto, con le seguenti prescrizioni:

“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.*

- *sia inoltre sempre garantito l’accesso ai tratti di strada dismessi e/o terreni agricoli nei pressi del sottopasso.*

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.

Considerato che la realizzazione di quest'ultima infrastruttura, come già da voi anticipato, avverrà nel 2° lotto dei lavori, si chiede il mantenimento dell'attuale passaggio a livello su Via Calvatone sino alla realizzazione del sottopasso”;

- il **Comune di Tornata**, con nota prot. 3141 del 16 novembre 2022, “*preso atto delle varianti alle viabilità e, in particolare, alla nuova proposta progettuale sulla Strada Provinciale 31*”, ha espresso parere favorevole al progetto, con le medesime prescrizioni indicate nel parere del Comune di Calvatone sopra riportato (nota prot. 5008 del 16 novembre 2022);
- l'**Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Pò**, con nota prot. 9191/2022 del 15 novembre 2022, ha comunicato il parere di compatibilità, ai sensi dell'art. 38 delle Norme di Attuazione del PAI e della collegata Direttiva Infrastrutture, specificando che “*qualora, ad esito della Conferenza dei Servizi, fossero apportate modifiche significative al progetto dell'infrastruttura, tali da alterare le risultanze della verifica di compatibilità idraulica già condotta, quest'ultima dovrà essere nuovamente redatta e trasmessa a questa Autorità per le valutazioni di competenza*”;
- l'**Agenzia Interregionale per il Fiume Po'**, con nota prot 22761 del 30 settembre 2022 “*verificato che dagli elaborati tecnici integrativi non risulta che alcuna modifica venga apportata dal punto di vista idraulico agli argini maestri, alle sponde ed all'alveo del corso d'acqua principale Fiume Oglio*” rispetto al progetto definitivo originario, ha espresso parere idraulico favorevole all'esecuzione del progetto definitivo delle varianti alla viabilità, nel rispetto di quanto già espresso e richiesto dall'AIPo nel parere idraulico del 15/03/2022 n. 6221;
- il **Parco Regionale Oglio Sud**, con nota prot. 1620 del 22 agosto 2022, ha rappresentato che il progetto inviato il 2 agosto 2022, non ha recepito alcuna delle proposte contenute nel parere ex art. 13 della Legge n. 394/91 espresso con atto n. 286 del 12.02.2022 specificando che “*Nel paragrafo “Compensazioni” sono elencate opere che questo Parco propone a R.F.I. a titolo compensativo dell'opera che si andrebbe a realizzare. Anche tali compensazioni, nella citata nota di R.F.I., non risultano essere state accettate ma rimandate a successive fasi progettuali senza alcuna garanzia di recepimento. Ora, a parte le richieste compensative degli altri Enti interessati, è necessario sottolineare l'importanza ambientale delle mitigazioni e compensazioni proposte dal Parco che non possono né essere sottovalutate né eliminate o rimandate a successive fasi progettuali poiché, come è noto, R.F.I. è già in fase di progettazione avanzata. Nel rimarcare, dunque, l'importanza di recepimento delle indicazioni di questo Parco per le mitigazioni e compensazioni*



proposte, si chiede di conoscere in merito anche la volontà di Codesta Regione e degli altri Enti interessati.”;

- il **Consorzio Bonifica Territori del Mincio**, con nota prot. 2644/2022 dell'11 agosto 2022, ha espresso parere favorevole al progetto definitivo delle varianti alla viabilità, specificando che *“Resta inteso che una volta perfezionato il procedimento autorizzativo dovranno essere sottoscritte apposite Concessioni di Polizia Idraulica con lo scrivente, disciplinanti le attività realizzative, manutentive, d'uso e di quant'altro necessario”* e che *“Per quanto riguarda le interferenze, si comunica che trattasi prevalentemente di interferenze con opere consortili di irrigazione (canali a cielo libero, condotte in pressione) e pertanto la loro risoluzione dovrà avvenire al di fuori del periodo irriguo (1° aprile – 30 settembre), comunque senza causare l'interruzione anche temporanea del servizio irriguo da parte del Consorzio verso gli utenti. Tali interventi andranno definiti e concordati con lo scrivente in sede di redazione del Progetto Esecutivo”;*
- il **Consorzio di Bonifica Navarolo Agro Cremonese Mantovano**, con nota prot. 2474/2022 del 12 ottobre 2022, verificato il progetto definitivo delle varianti alle viabilità, ha rappresentato che *“non sono state ancora recepite e rispettate alcune delle nostre osservazioni e prescrizioni formulate nella nostra autorizzazione temporanea di polizia idraulica Prot. 0000566/2022 del 14 marzo 2022. Pertanto si chiede in sede di elaborazione del progetto esecutivo, e comunque prima dell'esecuzione dei lavori, di rispettare tutte le prescrizioni e indicazioni presenti nella nostra autorizzazione temporanea di polizia idraulica di cui sopra”;*
- il **Consorzio di Bonifica Dugali - Naviglio - Adda Serio**: i) con nota prot. 8920/2022 del 18 novembre 2022, ha trasmesso il parere idraulico favorevole subordinatamente all'osservanza delle medesime prescrizioni generali e di carattere tecnico – idraulico già indicate nella nota prot. 2122/2022 del 18 marzo 2022 con cui è stato espresso parere sul progetto definitivo trasmesso il 30 novembre 2021; ii) con nota prot. 9162/2022 del 24 novembre 2022 ha trasmesso l'autorizzazione di polizia idraulica, subordinata alle seguenti prescrizioni generali e nell'osservanza delle seguenti osservazioni di carattere tecnico-idraulico:
 - “a) dovrà essere data comunicazione allo Scrivente Consorzio delle date di inizio e fine lavori;*
 - b) a lavori ultimati, il fondo del canale dovrà essere perfettamente sgombro da eventuali materiali e detriti depositati in fase esecutiva;*
 - c) tutti i lavori dovranno essere realizzati a perfetta regola d'arte con l'avvertenza di non arrecare alcun danno alle opere consorziali e con obbligo, a lavori ultimati, di lasciare l'alveo perfettamente libero da detriti o altro materiale e in condizioni di perfetta efficienza;*
 - d) la presente autorizzazione non comprende né sostituisce altre eventuali autorizzazioni da richiedersi ad enti e privati interessati. Il suddetto intestatario, assumendosi l'onere della manutenzione ordinaria e*



straordinaria delle opere, sarà ritenuto unico responsabile per danni subiti dal Consorzio Dugali, Naviglio, Adda Serio o da terzi, imputabili alla realizzazione dell'opera suddetta; (...)”;

- la **Società Edigas - Esercizio Distribuzione Gas S.p.A.**, con nota prot. ING-EDG.1449 del 26 settembre 2022, ha confermato il parere favorevole già espresso, specificando che *“per la risoluzione definitiva delle interferenze si rimane in attesa di Vs formale richiesta a cui seguirà emissione di preventivo per le opere necessarie”*,
- la **Società ANAS S.p.A.**, con nota prot. 739996 del 25 ottobre 2022, ha espresso parere favorevole al progetto definitivo delle varianti alla viabilità per la costruzione dell'infrastruttura in oggetto;
- la **Società TIM S.p.A.**, con nota prot. N. 22 NO – SP VARI - CM del 30 settembre 2022, ha comunicato il preventivo di massima per la risoluzione delle interferenze telefoniche rilevate;
- la **Società Autostrada Ligure Toscana S.p.a. (SALT S.p.A.) – Tronco Ligure Toscano e Tronco Autocisa**, con nota prot. U/813/22 del 5 settembre 2022, rileva che *“l'intervento in progetto interferisce con il progetto definitivo dell'infrastruttura autostradale denominata "TIBRE" nei seguenti tratti:*
 - *tra la chilometrica 33.1 e la chilometrica 33.6 in corrispondenza del Viadotto autostradale su FS Cremona — Mantova e S.P.31 esistente;*
 - *tra la chilometrica 34.I e la chilometrica 34.5 in corrispondenza del ramo di svincolo autostradale dell'autostazione di Bozzolo e dell'adiacente contro strada in progetto;*
 - *all'altezza del Cavalcavia su FS Cremona - Mantova dell'Opera connessa n° 2 denominato "Raccordo ex S.S. 10 — S.P. 65 - S.P. 64"*, ha chiesto che *“le fasi istruttorie e progettuali in corso tengano conto del progetto definitivo dell'infrastruttura autostradale denominata "TIBRE", che a suo tempo era stato positivamente valutato dagli Enti competenti”*, specificando che le suddette considerazioni restano subordinate al superiore parere del ns. Concedente nonché Soggetto Aggiudicatore Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile-Direzione Generale per le Strade e le Autostrade;
- la **Società Terna Rete Italia S.p.A.**, con nota prot. 84558 del 29 settembre 2022, ha rappresentato che: *“Esaminati gli elaborati di progetto scaricabili al link presente nella Vostra comunicazione rileviamo che la nuova viabilità NV26A e la futura linea di contatto della ferrovia interferiscono con la linea elettrica a 220 kV n. 253 “st. Colorno – st. Marcaria” nella campata tra i sostegni n. 127 e n. 128 in quanto non risultano soddisfatte le condizioni di compatibilità previste dal D.M. n° 449 del 21/3/88 [in S.O. alla G.U. n. 79 del 5.4.1988], costituente la normativa tecnica relativa alla costruzione e all'esercizio delle linee elettriche aeree esterne.*



Alleghiamo la planimetria con evidenziata la linea elettrica interferente. Vi precisiamo in ogni caso che, data la preesistenza della linea, la scrivente Società si ritiene fin d'ora sollevata ed indenne da qualunque onere e responsabilità che potessero derivare dalla realizzazione delle opere e che qualsiasi intervento per la messa a norma, per quanto riguarda la distanza dagli elettrodotti dell'opera in questione, non potrà in alcun modo essere a carico del proprietario o esercente dell'elettrodotto stesso.

Vi segnaliamo infine che la linea elettrica in questione è costantemente in tensione e che anche il solo avvicinamento ai conduttori può determinare gravissimi pericoli di danno a persone o cose. In conseguenza, per i lavori che dovessero eventualmente svolgersi in vicinanza degli stessi conduttori elettrici, dovranno essere rispettate tutte le leggi e le norme vigenti in materia di prevenzione infortuni ed in particolare quanto stabilito dall'articolo 83 – comma 1 del D.Lgs. 9.4.08 n° 81 che qui di seguito si riporta: "Non possono essere eseguiti lavori in prossimità di linee elettriche o impianti elettrici con parti attive non protette, o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, e comunque a distanze inferiori ai limiti di cui alla tabella 1 dell'allegato IX, salvo che vengano adottate disposizioni organizzative e procedurali idonee a proteggere i lavoratori dai conseguenti rischi.";

- la **Società Sei – Servizi Energetici Integrati S.r.l.**, Società del Gruppo TEA S.p.A., con nota prot. 1394 del 20 ottobre 2022, ha trasmesso parere favorevole con le seguenti prescrizioni obbligatorie:

“COMUNE DI BOZZOLO

In relazione alla tavola NM2503D26P7NV2400001C, è necessario procedere con lo spostamento delle reti gas in media e in bassa pressione esistenti in via Valzania nel tratto compreso tra il passaggio a livello e via XXV Aprile, nonché le reti e il gruppo di riduzione finale presenti nel giardino prospiciente il lato nord di via Valzania.

COMUNE DI CURTATONE

In relazione alla tavola NM2503D26P7NV3300003A, è necessario procedere con lo spostamento della rete gas in media pressione esistente nella zona in cui la nuova viabilità si innesta su via Dei Napoletani, passando tra due edifici artigianali/commerciali.

COMUNE DI MANTOVA

Nel tratto compreso fra il canale Angeli Cerese e il cimitero monumentale di Mantova è previsto un ampliamento verso nord del sedime ferroviario, in tale tratto esiste un parallelismo con una rete del gas in media pressione (4a specie) ad una distanza di poco superiore a 20 m, è quindi necessario il rilascio di una autorizzazione al parallelismo in deroga al D.M. 4 aprile 2014 "Norme tecniche per gli attraversamenti ed i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto", poiché non sarebbero più soddisfatte le prescrizioni del citato D.M"

I lavori dovranno avere inizio entro un anno dal rilascio della presente, pena la decadenza della stessa e la data di inizio lavori dovrà essere comunicata in anticipo tramite mail al seguente indirizzo: pareri@teaspa.it



Si fa presente che, secondo la procedura prevista per la realizzazione delle opere di pertinenza, a fine dei lavori l'esecutore è tenuto a:

I. predisporre e georeferenziare i rilievi planialtimetrici delle reti posate e fornire i rilievi fotografici delle medesime. In mancanza di tali rilievi, l'esecutore dovrà eseguire a proprie spese saggi sulle tratte più significative della nuova rete costruita e produrre gli as-built delle reti posate;

II. consegnare i certificati di conformità e di collaudo dei materiali posati forniti dal costruttore;

III. consegnare una "dichiarazione di ultimazione dei lavori", unitamente alla "dichiarazione di esecuzione a perfetta regola d'arte" dei lavori eseguiti.";

- la **Società TEA S.p.A.**, con nota prot. 1636 del 13 dicembre 2022, ha espresso i seguenti pareri: *“Parere su Acquedotto e Parere su Fognature e Depurazione: Favorevole con prescrizione obbligatoria; Parere su Teleriscaldamento (servizio reti): Favorevole con prescrizione obbligatoria; Parere su Gasdotto: Il parere è già stato emesso con protocollo n 1394 del 20/10/2022; si inseriscono in allegato le relative integrazioni; Parere su Illuminazione Pubblica: Favorevole con prescrizione obbligatoria. Il presente parere viene rilasciato ai fini della progettazione definitiva, pertanto, prima di qualunque azione realizzatrice, occorre, ove necessario, sottoporre a Tea un livello di progettazione più dettagliato (progettazione esecutiva) consultando le specifiche tecniche disponibili sul sito del Gruppo TEA spa SB.”.*

• **Amministrazioni/enti gestori di servizi interferiti che non si sono espressi:**

Si rappresenta, infine, che le seguenti Amministrazioni/Enti gestori dei servizi interferiti, seppure regolarmente convocati con nota del 30 novembre 2021, non hanno presenziato con i propri rappresentanti alla riunione di Conferenza del 17 dicembre 2021, né hanno inviato successivamente agli atti della Conferenza di Servizi il proprio parere:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, l'Alta Sorveglianza sulle Infrastrutture Stradali e la Vigilanza sui Contratti Concessori Autostradali;
- Provincia di Cremona (in relazione al progetto definitivo delle varianti alle viabilità)
- Comune di Curtatone (in relazione al progetto definitivo delle varianti alle viabilità)
- Ente Parco del Mincio
- Consorzio di Bonifica Garda Chiese (in relazione al progetto definitivo delle varianti alle viabilità)
- Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.
- Enel S.p.A.



- Padania Acque S.p.A.
- Snam Rete Gas S.p.A. (in relazione al progetto definitivo delle varianti alle viabilità);
- Tea Acque S.r.l.
- E-distribuzione S.p.A.
- Aria S.p.A.

L'approvazione del progetto da parte della Commissaria, d'intesa con il Presidente della Regione Lombardia, così come previsto dall'art. 4, comma 2 del DL 32/2019, convertito con modificazioni in L. 55/2019 e s.m.i., sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio dei lavori.

I pareri/note formulati da ciascun soggetto sono riepilogati nel *“Quadro sinottico in forma tabellare con l'esame/controdeduzioni di tutte le prescrizioni pervenute nell'ambito dell'iter autorizzativo”* – Allegato 1 alla Relazione istruttoria trasmessa dalla Responsabile della Direzione Investimenti Area Nord-Ovest di RFI S.p.A., nel quale sono riportate sia le osservazioni sia le relative controdeduzioni, in termini di accoglimento o di rigetto;

3.

- il progetto definitivo è corredato dal piano degli espropri;
- la Società RFI S.p.A., ha comunicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 11, comma 2, e dell'art. 16, commi 4 e 5, del DPR 327/2001 e s.m.i., ai soggetti pubblici o privati proprietari dei beni immobili da espropriare e/o asservire delle aree sulle quali è prevista la realizzazione dell'intervento, con avviso pubblicato in data 19 settembre 2022 su un quotidiano a diffusione nazionale *“La Repubblica”* e quelli a diffusione locale il *“La Voce di Mantova”* e *“La Provincia di Cremona”* e con affissione all'Albo Pretorio dei Comuni interessati dalle opere, l'avvio del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità, con specificazione che la decorrenza dell'efficacia della pubblica utilità avverrà a seguito dell'approvazione del progetto definitivo stesso da parte della Commissaria d'intesa con il Presidente della Regione Lombardia ai fini urbanistico-localizzativi dell'opera. Nell'ambito di tale procedura sono pervenute sessantasette (67) osservazioni che sono state opportunamente istruite e controdedotte così come riportato nella relazione sulla pubblicizzazione della Società Italferr S.p.A., cod. NM2700D43ISAQ.00.00001A (Allegato 2 alla Relazione Istruttoria trasmessa dalla Responsabile della Direzione Investimenti Area Nord-Ovest di RFI S.p.A.). In particolare, sono state accolte le osservazioni relative alla realizzazione di una nuova



strada di arroccamento e collegamento con Via Ferraris in prossimità dell'intersezione con la statale ex SP ed ex SS10 site nel Comune di Piadena Drizzona, rappresentando che, nella successiva fase progettuale, verrà resa concreta l'alternativa già presentata al territorio affinché siano mantenuti gli accessi all'area commerciale e garantiti i piazzali e parcheggi esistenti;

Su proposta della Responsabile della Direzione Investimenti Are Nord Ovest di RFI S.p.A.

DISPONE

1. ai sensi dell'art. 4, comma 2, del DL 32/2019, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 55/2019 e s.m.i., e per gli effetti dell'art. 53-*bis*, comma 1-*bis* del DL 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021 e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni di cui al successivo punto 4, il progetto definitivo della "1^ Fase funzionale – Raddoppio tratta Piadena – Mantova", con l'esclusione della viabilità NV24-IV24, per ottemperare alla prescrizione n. 3 del parere paesaggistico reso dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Cremona, Lodi e Mantova (nota 9766-P del 12 ottobre 2022);
2. la suddetta opera stralciata sarà oggetto dei necessari adeguamenti progettuali a cura di RFI e di un successivo iter approvativo;
3. l'approvazione di cui al punto 1 determina il perfezionamento dell'intesa Stato - Regione Lombardia sulla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comporta l'assoggettamento delle aree interessate dal progetto a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 327/2001; determina la dichiarazione di pubblica utilità delle opere previste dal progetto definitivo ai sensi dell'art. 12 del D.P.R. n. 327/2001; tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative, comprende il provvedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA) di cui all'art. 25 del D.L.gs. 152/2006 e s.m.i.;
4. le prescrizioni ritenute accoglibili da RFI, cui è subordinata l'approvazione del progetto definitivo delle opere di cui al precedente punto 1, sono quelle riportate nell'Allegato 1 "Prescrizioni e raccomandazioni", che forma parte integrante della presente Ordinanza;
5. RFI S.p.A. provvederà ad assicurare, per conto della Commissaria, la conservazione



dei documenti componenti il progetto definitivo di cui al precedente punto 1;

6. RFI S.p.A. in sede di approvazione tecnica della progettazione esecutiva, provvederà alla verifica del recepimento delle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 4, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, del Ministero della Cultura e della Regione Lombardia in merito all'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui agli artt. 2 e 3 del Decreto n. 377 del 6 dicembre 2022;
7. la presente Ordinanza non verrà trasmessa alla Corte dei Conti in esito a quanto espresso dalla stessa con nota n. 19102 del 19 maggio 2015, circa l'insussistenza dei presupposti normativi per il controllo di legittimità sulle Ordinanze del Commissario;
8. RFI S.p.A. è incaricata di curare gli adempimenti previsti dall'art. 50 del DPR 753 del 1980 e s.m.i. e di trasmettere la presente Ordinanza alle Amministrazioni e agli Enti interessati dal procedimento per l'approvazione del progetto avviato con Ordinanza n. 3 del 30 novembre 2021.

La presente Ordinanza è pubblicata nelle pagine del sito internet del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili "Osserva Cantieri" e di FS Italiane dedicate all'opera commissariata.

La Commissaria straordinaria
Chiara De Gregorio