



Dibattito pubblico
Tratta Codogno - Piacenza
Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

 **ITALFERR**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico

**Raddoppio della linea
Codogno - Cremona - Mantova**

TRATTA CODOGNO- PIADENA

www.dpcodognopiadena.it



CONTRIBUTO AL DIBATTITO

Stati Generali Clima Ambiente Salute della

Provincia di Cremona (4)



Premessa

L'istituto del dibattito pubblico sulle grandi opere d'interesse generale è stato introdotto nell'ordinamento italiano dall'art. 22 del d.lgs. n. 50 del 2016 (Codice dei contratti pubblici) con la finalità di realizzare un'effettiva inclusione democratica "dal basso", affinché, almeno per le opere più importanti per la vita della società, le decisioni non siano più rimesse solo ad una sovrana determinazione dell'Amministrazione ma il prodotto di un confronto dialettico con gli amministrati.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 76 del 2018 ha individuato modalità, tipologie e soglie dimensionali delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico. Tuttavia è possibile avviare un dibattito pubblico facoltativamente, l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore può indirne, infatti, la procedura su propria iniziativa quando ne rileva l'opportunità.

L'obiettivo del Dibattito Pubblico è mettere in atto tutte le azioni per garantire l'informazione sull'intervento, favorire il confronto tra tutti i partecipanti al dibattito - facendo emergere le posizioni in campo, anche attraverso il contributo di esperti, evitando che ci siano posizioni non rappresentate – al fine di arricchire e migliorare la realizzazione dell'opera.

In tal senso, chiunque lo ritenga opportuno, **può proporre osservazioni, contributi, spunti di riflessione che verranno resi disponibili a tutti sul sito www.dpcodognopiacenza.it**.

Qui di seguito viene presentata un modello molto semplice di come strutturare un contributo, ma verranno anche raccolti e pubblicati elaborati più complessi, arricchiti da immagini o quanto altro possa rendere maggiormente comprensibile la posizione che si vuole rappresentare rispetto al Raddoppio Ferroviario della linea Codogno-Cremona-Piacenza.

MODULO BASE

Nome Cognome

Vacchelli Cesare, in nome e per conto degli **Stati Generali Clima Ambiente e Salute della Provincia di Cremona**

Recapito (telefono o mail)

Cell. 339 4918277

Mail: cesare.vacchelli@gmail.com

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

26034 Piacenza Drizzona (CR) – Via Piave 8/A frazione Pontirolo Capredoni



Dibattito pubblico

Tratta Codogno - Piadena

Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

**RADDOPPIO DELLA LINEA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA
TRATTA CODOGNO – PIADENA**

Intervento all'assemblea di *Dibattito Pubblico*

*A cura degli Stati Generali Clima Ambiente e Salute della Provincia di Cremona
Piadena 25 gennaio 2024*

Buonasera, e grazie per questa ulteriore occasione offerta dal procedimento di dibattito pubblico. **Intervengo a nome degli Stati Generali Clima Ambiente e Salute della Provincia di Cremona**, un organismo che raggruppa oltre 60 sigle di comitati e associazioni ambientaliste cremonesi e mantovane.

Premetto che la nostra posizione sul tema del raddoppio ferroviario è molto chiara: siamo favorevoli da sempre a questo progetto di potenziamento ferroviario atteso da decenni, strategico in particolare per il trasporto merci, di grande utilità per i pendolari che utilizzano questa linea, che toglierà dalla strada quote importanti di traffico, migliorando la qualità dell'aria, nonché perno fondamentale di un nuovo modello di mobilità, moderna e sostenibile.

Uno dei meriti del procedimento di "Dibattito Pubblico", è quello di aver fatto emergere criticità e contraddizioni di un progetto che lascia aperte questioni complesse, su cui riteniamo necessario che venga fatta la massima chiarezza.

Tra queste, quelle di conciliare l'esigenza del mantenimento dell'esercizio della linea con quella del minor consumo di suolo possibile, e di arrecare il minor disagio possibile a pendolari, lavoratori e studenti che quotidianamente utilizzano questa linea.

Anche noi abbiamo presentato numerose osservazioni al progetto, con spirito collaborativo e con critiche costruttive. Sono da tutti consultabili sul sito del dibattito pubblico.

L'ultima da noi presentata riguarda la prevista realizzazione dell'elettrodotto Terna ad alta tensione da 132.000 volt che collegherà la cabina principale di Cella Dati con quella di Piadena, con la funzione di alimentazione della nuova linea ferroviaria.

Numerosi sono gli studi scientifici che correlano l'insorgenza di leucemie soprattutto nella popolazione infantile per chi vive nelle vicinanze di queste fonti di inquinamento elettromagnetico. Lo stesso IARC **nel 2001 ha classificato quale POSSIBILE cancerogeno (2B) i CEM a bassa frequenza.**

Per questo, visto l'impatto sulla salute che la prevista infrastruttura potrebbe avere sulla popolazione interessata, abbiamo chiesto che la stessa venga realizzata mediante interrimento della linea, almeno nei tratti cui lambisce gli abitati ad una distanza tale per cui potrebbe rappresentare un serio pericolo sanitario, in particolare per la popolazione infantile.



Ciò premesso, questa sera vogliamo affrontare alcuni aspetti di carattere generale che riguardano il progetto.

TEMPI DI REALIZZAZIONE

Un tema secondo noi fondamentale è rappresentato dai **tempi di realizzazione dei lavori del suddetto raddoppio ferroviario, il cui cronoprogramma ne vede la conclusione alla data del 2036/2038**, cioè ben dieci anni dopo il loro avvio. E a circa 15 dai lavori appena avviati sul tratto Piacenza-Mantova. Considerato che per il tratto Piacenza-Mantova di 34 km, e con il ponte sul fiume Oglio, i lavori avranno una durata di tre anni, logica vorrebbe che proporzionalmente, quelli per il tratto Piacenza-Codogno di 50 km e con il ponte sul fiume Adda, dovrebbero avere una durata di circa quattro anni e mezzo.

Considerato che in occasione del **confronto con il sindaco di Cremona e le categorie economiche del novembre 2022**, la Commissaria straordinaria Ing. Chiara De Gregorio, dopo aver fatto il punto sul progetto complessivo, si era soffermata sul tratto Piacenza-Codogno, fornendo le seguenti informazioni:

- 950 i milioni previsti come spesa complessiva, di cui 715 mln già finanziati nel contratto di programma 2022/2026;
- Entro il 2025 conclusione gara e assegnazione lavori;
- 2026 possibile avvio dei lavori;
- **2030 possibile fine dei lavori;**

Come mai ora si prevedono tempi così biblici per un'opera tanto necessaria ed attesa?

Per dare il tempo all'autostrada Cr-Mn di essere realizzata!

Siamo convinti infatti che la risposta al quesito debba ricercarsi ancora una volta nella presenza **"ingombrante" dell'agonizzante progetto dell'autostrada della Cr-Mn**, che ancora una volta si cerca di tenere in gioco. Costi quel che costi!

A supporto di tale tesi vogliamo prendere a riferimento anche quanto esposto nel Dossier di progetto del raddoppio Piacenza-Codogno, nel capitolo in cui si analizzano **gli effetti prodotti alla mobilità, sia merci che passeggeri, dall'investimento, ed in cui si evidenzia un significativo e positivo decremento del traffico stradale** sia per i viaggiatori che per le merci.

Questo dato comporterà un sicuro decremento dei già inconsistenti flussi di traffico previsti dalla stessa Regione **sull'autostrada Cr-Mn**, e stimati alla data del 2045 in 23.000 veicoli di cui 8.370 pesanti, e che renderebbe, se possibile, ancora più inutile e insostenibile la sua costruzione.

Riteniamo pertanto di fondamentale importanza rendere i tempi di realizzazione dell'opera i più brevi possibili, anche al fine di:

- dare senso e continuità alla realizzazione del primo lotto;
- dare funzionalità all'intera tratta per dispiegarne le grandi potenzialità;
- anticipare il ritorno economico dell'investimento;
- non vanificare anni di disagi da parte di studenti, lavoratori e pendolari;



- mettere in esercizio un importante e alternativo collegamento strategico, in particolare per le merci, in sinergia con l'apertura del tunnel ferroviario di base del Brennero, prevista per il 2030/2032;
- consentire in tempi brevi anche la realizzazione dei previsti raccordi ferroviari, di cui abbiamo fatto cenno nelle nostre osservazioni, che insieme all'auspicato e altrettanto importante potenziamento della linea ferroviaria Parma-Piadena-Brescia, consentirebbe un ulteriore e significativo alleggerimento del traffico, in particolare pesante, sulla viabilità ordinaria;
- contribuire al miglioramento della qualità dell'aria in una delle zone più inquinate del pianeta;
- si consideri che nell'ottobre [1868](#) il Consiglio provinciale mantovano nominò una commissione avente il compito di progettare, finanziare e costruire il tronco ferroviario Cremona-Mantova. La linea fu inaugurata il 6 settembre [1874](#)
- infine, l'allungamento spropositato e irragionevole della durata del cantiere comporterà un lievitare dei costi dell'opera, con conseguente rischio di sperpero di denaro e quindi, di fatto, con un possibile danno erariale;

Altro argomento a supporto della nostra tesi è rappresentato dal silenzio assordante delle istituzioni cremonesi e mantovane rispetto all'invito di Regione Lombardia del maggio scorso a sedersi attorno ad **un tavolo con Anas per affidarle il compito di studiare una o più ipotesi di riqualificazione della SS10**, svincolando questa operazione dal tema dell'autostrada Cr-Mn. Ebbene nessun comune e nemmeno le due province hanno raccolto questo invito. Vano anche il nostro tentativo di coinvolgerle, e l'adesione in iniziale a questa nostra iniziativa da parte del Presidente della Provincia di Mantova è stato poi stoppato dal sistema di potere politico territoriale poiché erano in atto le trattative con i fondi di investimento che avevano manifestato interesse, così ci dicono, ad acquisire la concessione della Cr-MN.

Per questo nelle nostre osservazioni abbiamo ribadito la sempre più urgente necessità di procedere alla **cancellazione dalla programmazione regionale di tale inutile progetto**, che dopo aver tenuto in stallo per oltre vent'anni le vere opere necessarie al territorio, sta continuando a condizionare lo sviluppo di un territorio, nonché il progetto di una mobilità moderna e sostenibile a cui tutti abbiamo diritto.

ESECUZIONE IN VARIANTE DEL TRATTO PIADENA-CREMONA

Altro tema centrale emerso nel dibattito pubblico e che ha visto, secondo noi, toni troppo accesi, per usare un eufemismo, nella recente serata di Cappella de Picenardi, è quello legato alla modalità proposta di esecuzione dei lavori nella tratta Piadena-Cremona.

Nelle nostre osservazioni abbiamo chiesto spiegazioni sul perché non venissero eseguiti con le modalità previste nel PTFE del 2018, in cui si prevedeva, sempre con la linea in esercizio, *"...la realizzazione del binario di raddoppio a 5,50 m. dal binario esistente, in sinistra o in destra a seconda delle necessità funzionali e delle condizioni al contorno."*

Questa modalità avrebbe comportato un minor consumo di suolo e l'utilizzo del sedime esistente a fianco dell'attuale binario.

Pertanto riteniamo **di fondamentale importanza effettuare ogni ulteriore e utile approfondimento tecnico per rendere possibile la realizzazione del secondo binario in affiancamento all'attuale e con la linea in esercizio.**



Ribadiamo infatti la richiesta che questa condizione, cioè il mantenimento della linea in esercizio, sia il punto fermo e imprescindibile di ogni soluzione da adottare su questo tratto di linea.

Siamo pertanto **fortemente contrari alla richiesta avanzata dalle associazioni agricole cremonesi che prevede la chiusura dell'esercizio della linea** pur di evitare la realizzazione in variante di questo tratto.

Una soluzione che, se accolta, penalizzerebbe in modo pesantissimo il tessuto sociale nel suo complesso di questo territorio, sia in termini economici, per il danno arrecato alle attività produttive, sia per il prezzo altissimo che verrebbe fatto pagare ai pendolari, studenti e lavoratori.

Per questo va respinto con determinazione il tentativo di far saltare la continuità del servizio ferroviario nel tratto Piacenza-Cremona, perché questo indebolirebbe la credibilità dell'intero progetto fino al rischio di cancellarlo.

Grande sottolineatura merita poi un concetto già espresso in altre occasioni dalla Commissaria e dai tecnici di RFI e Italferr, e cioè che **il terreno verrà momentaneamente intercluso** tra il vecchio binario e la piattaforma del nuovo, nel tratto da Piacenza a Cremona, **verrà poi riconsegnato alla sua funzione agricola insieme alla dismissione del vecchio binario.**

Anche per queste motivazioni, **non riteniamo nemmeno immaginabile l'ipotesi in cui il tratto da Piacenza a Codogno resti chiuso al servizio fino al 2038.** Questo significherebbe la morte di questa linea ferroviaria, e un sacrificio che non possiamo chiedere assolutamente ai pendolari mantovani e cremonesi.

Viceversa il mantenimento in esercizio della linea attuale da Piacenza a Cremona insieme al completamento del tratto da Mantova a Piacenza consentirebbe ai pendolari di proseguire via Piacenza Codogno per giungere a Milano con il minor disagio possibile.

L'impatto e il consumo di suolo di quest'opera ferroviaria, e le conseguenti problematiche emerse a livello locale, nella parte relativa alla ricucitura della viabilità, conseguente alla chiusura dei PL, dipende in buona misura dal fatto **che la progettazione, nel tratto da Cremona a Mantova, ha dovuto tener conto della presenza in adiacenza del progetto dell'autostrada regionale Cremona-Mantova. Ciò** ne ha condizionato pesantemente lo sviluppo, allungandone i tempi, facendone lievitare i costi e costringendo a realizzare manufatti molto più impattanti per poter sovrappassare contemporaneamente entrambe le infrastrutture.

In attesa di conoscere, come da noi richiesto, la quantificazione dei maggiori costi previsti in progetto e derivanti dalla presenza del progetto autostradale, chiediamo che questi costi vengano poi addebitati al concessionario privato dell'autostrada Cr-Mn e, in subordine, a Regione Lombardia in qualità di concedente.

Richiamata infine la deliberazione della Giunta Regionale di Regione Lombardia N° IX / 4727 Seduta del 23/01/2013, (che si allega in copia) avente per oggetto: "SCHEMA DEL 2° ACCORDO



Dibattito pubblico

Tratta Codogno - Piadena

Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

ATTUATIVO DEL PROTOCOLLO D'INTESA CON LA PROVINCIA DI CREMONA, IL COMUNE DI CREMONA E RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. PER LA RIQUALIFICAZIONE E IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA VIABILISTICO DI CREMONA E MANTOVA, COME MODIFICATO A SEGUITO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 22 NOVEMBRE 2003 D.G.R. 30 DICEMBRE 2003 N. VII/15954"

Si chiede, pertanto, se nel piano finanziario dell'attuale PFTE del raddoppio ferroviario Piadena-Codogno, così come in quello del progetto in fase di realizzazione della tratta Piadena-Mantova, siano stati debitamente considerati, per effetto dell'atto sopra citato riguardante l'eliminazione dei 51 passaggi a livello della linea Cremona – Mantova, per un costo stimato di circa 55 mln €, gli oneri a carico degli altri soggetti firmatari del citato accordo attuativo, allora così quantificati e ripartiti:

- 13,56 mln di € a carico della Regione Lombardia;
- 26,00 mln di € a carico del Concessionario dell'Autostrada Regionale Cremona – Mantova;

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Data 25 Gennaio 2024



Regione Lombardia

LA GIUNTA

DELIBERAZIONE N° IX / 4727

Seduta del 23/01/2013

Presidente **ROBERTO FORMIGONI**

Assessori regionali ANDREA GIBELLI *Vice Presidente*
VALENTINA APREA
GIOVANNI BOZZETTI
ROMANO COLOZZI
GIUSEPPE ANTONIO RENATO ELIAS
ANDREA GILARDONI

NAZZARENO GIOVANNELLI
FILIPPO GRASSIA
MARIO MELAZZINI
CAROLINA ELENA PELLEGRINI
LEONARDO SALVEMINI

Con l'assistenza del Segretario Luca Dainotti

Su proposta dell'Assessore Andrea Gilardoni

Oggetto

SCHEMA DEL 2° ACCORDO ATTUATIVO DEL PROTOCOLLO D'INTESA CON LA PROVINCIA DI CREMONA, IL COMUNE DI CREMONA E RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. PER LA RIQUALIFICAZIONE E IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA VIABILISTICO DI CREMONA E MANTOVA, COME MODIFICATO A SEGUITO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 22 NOVEMBRE 2003 D.G.R. 30 DICEMBRE 2003 N. VII/15954

Il Dirigente Riccardo Ramozzi

Il Direttore Generale Riccardo Ferrari

L'atto si compone di 21 pagine

di cui 15 pagine di allegati

parte integrante



Regione Lombardia

LA GIUNTA

RICHIAMATI:

- il Programma Regionale di Sviluppo della IX Legislatura, approvato con Deliberazione Consiglio Regionale 28 settembre 2010 - n. IX/56;
- il Documento Strategico Annuale 2012 di cui alla Deliberazione Consiglio Regionale 8 novembre 2011 - n. IX/276 e alla Deliberazione Giunta Regionale 28 luglio 2011 - n. IX/2034;
- la legge regionale 4 aprile 2012 n. 6 "Disciplina del settore dei trasporti", approvata con Deliberazione del Consiglio Regionale 27 marzo 2012 - n. IX/419;
- la D.G.R. 30 maggio 2012 n. IX/3551, Programma Operativo competitività regionale e occupazione FESR 2007/2013: approvazione del programma degli interventi finanziabili a seguito di procedura concertativa-negoziata per l'attuazione dell'asse 3 mobilità sostenibile;
- il Decreto dirigenziale n. 11708 del 10 dicembre 2012 con cui è stato assegnato al Comune di Cremona per l'intervento "Eliminazione passaggi a livello sulla Linea ferroviaria Cremona -Mantova" il contributo massimo di 6.934.284,00 €;

CONSIDERATO che:

- nel Protocollo d'Intesa sottoscritto il 13 febbraio 2003, come aggiornato nel 1° Accordo Attuativo sottoscritto il 17 novembre 2004, sono stati avviati all'attuazione i primi interventi di eliminazione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria Cremona – Mantova ed è stata aggiornata la Tabella A, parte integrante del Protocollo d'Intesa per la riqualificazione e il potenziamento del sistema viabilistico delle Province di Cremona e Mantova;
- Regione Lombardia nel febbraio 2008 ha avviato la seconda fase di consultazioni con le Province di Cremona e di Mantova e i soggetti territoriali interessati oltre a RFI e Infrastrutture Lombarde S.p.A., per individuare altri interventi sostitutivi dei passaggi a livello elencati nella Tabella A aggiornata "Altre opere" del citato Protocollo d'Intesa del 13 febbraio 2003, da avviare all'attuazione;
- RFI, con nota prot. RFI/DIN/PR.PL/CO.MI/10-237 del 26/05/10, ha evidenziato la necessità di pianificare temporalmente la soppressione di tutti i passaggi a livello previsti negli Accordi sopra richiamati, contenendone al massimo i



Regione Lombardia

LA GIUNTA

tempi, in modo da perseguire, nell'interesse di tutti i sottoscrittori degli Accordi medesimi, i necessari previsti benefici per il servizio ferroviario e per la viabilità stradale in termini di potenzialità e di regolarità;

- Regione Lombardia ha condiviso le dette valutazioni di RFI;
- RFI nel contempo ha evidenziato l'esigenza di confermare l'intendimento a procedere con gli interventi che consentono l'eliminazione di tutti i passaggi a livello previsti nel 1^ Accordo Attuativo del Protocollo d'Intesa sopra richiamato, sottoscritto da Regione Lombardia, le Province di Cremona e di Mantova e RFI il 17 novembre 2004, dando priorità di soppressione ai passaggi a livello segnalati con nota prot. N. 000217 del 27/02/08, tra i quali il passaggio a livello individuato in Tabella A aggiornata al n. 49 (progr. 65+637), spostato dal settore passaggi a livello da mantenere in esercizio al settore interventi di eliminazione dei passaggi a livello, al fine di garantire quindi la necessaria regolarità del servizio ferroviario;
- la fase di consultazione attivata da Regione Lombardia nel febbraio 2008 ha portato all'individuazione di soluzioni tecniche progettuali in Provincia di Cremona mentre è necessaria una ulteriore fase di definizione della soluzioni tecniche progettuali per gli interventi sostitutivi prioritari in Provincia di Mantova;
- il Comune di Cremona, in qualità di Ente proprietario della strada, ha espresso la volontà di anticipare la realizzazione, rispetto al quadro complessivo degli interventi programmati per l'eliminazione dei passaggi a livello della linea ferroviaria Cremona – Mantova, delle opere di sottopasso in via Brescia e in via Persico e dell'opera di scavalco in via San Felice in Comune di Cremona, di cui agli elaborati (Allegato C) parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, anche per garantire maggiori livelli di fruibilità e di servizio e sicurezza;
- lo stesso Comune di Cremona si propone quale Ente attuatore dell'intervento assumendosi l'onere di completare la progettazione per poter appaltare l'opera, di mettere a gara, di realizzare e di collaudare l'opera di scavalco e la viabilità necessaria a rendere funzionale la stessa e garantire la chiusura dei passaggi a livello codificati ai nn. 01, 02, 03, 04, 05, 06 e 07 della Tabella A aggiornata (Allegato B), parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- Regione Lombardia con DGR IX/3551 del 30 maggio 2012 relativa al Programma Operativo Competitività Regionale e Occupazione FESR



Regione Lombardia

LA GIUNTA

2007/2013, a valere sui capitoli 7133 e 7516, ha approvato il Programma degli interventi finanziabili a seguito di procedura concertativa - negoziale per l'attuazione dell'Asse 3 Mobilità sostenibile, inserendo l'intervento "Eliminazione passaggi a livello sulla Linea ferroviaria Cremona - Mantova" tra gli interventi immediatamente finanziabili di cui all'Allegato A - Tabella 1, e che con il Decreto n. 11708/2012 sopra richiamato, è stato assegnato al Comune di Cremona il contributo massimo di 6.934.284,00 €;

VISTE:

- la Deliberazione della Giunta Provinciale di Cremona n. 496 del 21 dicembre 2012, che approva lo schema del 2° Accordo Attuativo del protocollo d'intesa per la riqualificazione e il potenziamento del sistema viabilistico delle province di Cremona e Mantova;
- la Deliberazione della Giunta Comunale di Cremona n. 218 del 20 dicembre 2012, che approva lo schema del 2° Accordo Attuativo del protocollo d'intesa per la riqualificazione e il potenziamento del sistema viabilistico delle province di Cremona e Mantova, come modificato a seguito della Conferenza dei Servizi del 22 novembre 2003, D.G.R. 30 dicembre 2003 n. VII/15954, da stipularsi tra Regione Lombardia, Provincia di Cremona, Comune di Cremona e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- la Deliberazione di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. n. 6 del 16 gennaio 2013 del Referente di Progetto Programma Soppressione Passaggi a Livello, che approva lo schema del 2° Accordo Attuativo del protocollo d'intesa per la riqualificazione e il potenziamento del sistema viabilistico delle province di Cremona e Mantova;

CONSIDERATO che con la firma del suddetto Accordo, per quanto concerne l'attuazione delle opere necessarie all'eliminazione dei 7 passaggi a livello presenti in territorio del Comune di Cremona, la Regione Lombardia, il Comune di Cremona e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. hanno concordato di concorrere al finanziamento dell'intervento, che ha un costo complessivo pari a euro 13.035.000,00, nella misura seguente:

- Regione Lombardia € 6.934.284,00 (da rideterminare a seguito gara d'appalto)
- Comune di Cremona € 3.100.716,00
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. € 3.000.000,00



Regione Lombardia

LA GIUNTA

VISTO l'allegato Schema del 2° Accordo Attuativo del Protocollo d'Intesa per la riqualificazione e il potenziamento del sistema viabilistico delle province di Cremona e Mantova, come modificato a seguito della Conferenza dei Servizi del 22 novembre 2003 D.G.R. 30 dicembre 2003 n. VII/15954, da stipularsi tra Regione Lombardia, Provincia di Cremona, Comune di Cremona e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;

VISTI:

- il Programma Operativo 18 "Mobilità integrata e sostenibile";
- l'Obiettivo specifico 18.1 "Completamento del disegno delle infrastrutture per la mobilità";
- l'Obiettivo Operativo 18.1.2 "Programmazione ed attuazione delle autostrade regionali;
- l'Azione "18.1.2.1 "Cremona – Mantova";
- l'Azione 18.1.4.5 "Interventi per migliorare la sicurezza e l'impatto territoriale delle infrastrutture ferroviarie (eliminazione passaggi a livello, realizzazione di sottopassi, messa in sicurezza, barriere acustiche, ecc.)"

A VOTI UNANIMI, espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di approvare lo Schema del 2° Accordo Attuativo del Protocollo d'Intesa per la riqualificazione e il potenziamento del sistema viabilistico delle province di Cremona e Mantova, come modificato a seguito della Conferenza dei Servizi del 22 novembre 2003 D.G.R. 30 dicembre 2003 n. VII/15954, da stipularsi tra Regione Lombardia, Provincia di Cremona, Comune di Cremona e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
2. di dare atto che i passaggi a livello oggetto degli interventi per la loro chiusura, codificati ai nn. 01, 02, 03, 04, 05, 06 e 07, sono indicati nella Tabella A (Allegato B) e identificati nelle planimetrie (Allegato C), parti integranti e sostanziali della presente deliberazione;



Regione Lombardia
LA GIUNTA

3. di dare atto che tutti gli impegni individuati nel Protocollo d'Intesa sottoscritto il 13 febbraio 2003, come aggiornati nel 1° Accordo Attuativo sottoscritto il 17 novembre 2004, interessanti le province di Cremona e Mantova, si intendono integralmente richiamati nel 2° Accordo Attuativo di cui al punto 1;
4. di dare atto che la quota di finanziamento regionale, pari ad un massimo di 6.934.284,00 € deriva dal Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013 a valere sui capitoli 7133 e 7516 del bilancio 2013 e che le risorse sono state assegnate al Comune di Cremona con Decreto n. 11708 del 10 dicembre 2012;
5. di autorizzare il Direttore Generale della D.G. Infrastrutture e Mobilità alla sottoscrizione dell'Accordo di cui al precedente punto 1.

IL SEGRETARIO
LUCA DAINOTTI

2^ ACCORDO ATTUATIVO

DEL

PROTOCOLLO D'INTESA PER LA RIQUALIFICAZIONE E IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA VIABILISTICO DELLE PROVINCE DI CREMONA E MANTOVA

Come modificato a seguito della Conferenza dei Servizi del 22 novembre 2003
d. g. r. 30 dicembre 2003 n. VII/15954

TRA

REGIONE LOMBARDIA, per la quale interviene nella stipulazione del presente atto il sig., nato a il, nella sua qualità di

PROVINCIA DI CREMONA, per la quale interviene nella stipulazione del presente atto il sig., nato a il, nella sua qualità di

COMUNE DI CREMONA, per la quale interviene nella stipulazione del presente atto il sig., nato a il, nella sua qualità di

RETE FERROVIARIA ITALIANA, (di seguito, per brevità RFI) per la quale interviene nel presente Atto il sig., nato a il, nella sua qualità di, come risulta dalla procura conferita in data XX/XX/XXXX con atto a rogito n° XXXXX del Notaio XXXXXXXXXXXXX repertoriato al n° XXXXX, domiciliato per la carica in XXXXXXXXXXXXXXX.

PREMESSO

Che con il Protocollo d'Intesa per la riqualificazione e il potenziamento del Sistema Viabilistico delle Province di Cremona e Mantova, sottoscritto il 13 febbraio 2003 tra gli altri da Regione Lombardia, Provincia di Cremona, Provincia di Mantova, RFI è stato definito il quadro complessivo degli interventi viabilistici dell'area compresa tra la città di Cremona, il "Casalasco", il "Casalasco Viadanese", la ex SS 236 "Goitese" e la città di Mantova;

Che nel medesimo atto si è perseguito anche il razionale affiancamento delle infrastrutture autostradali programmate nell'area, Autostrada della Cisa-Fontevivo – Autostrada del Brennero-Nogarole Rocca (denominato anche TIBRE) e l'autostrada regionale Cremona – Mantova, con le linee ferroviarie Cremona – Mantova e Brescia – Parma individuando i punti di interferenza al fine di definire la soluzione tecnica adeguatamente integrata indicando gli interventi di eliminazione dei passaggi a livello lungo le linee ferroviarie in argomento nell'allegato al richiamato Protocollo d'Intesa denominato Tabella A;

Che, sempre nell'ambito del sopra citato accordo, la Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana concordavano di ripartire la spesa per l'eliminazione dei 51 passaggi a livello della linea Cremona – Mantova, per un costo stimato di circa 55 mln €, come segue:

- 12,00 mln € quale quota di RFI – di cui 6,00 mln € entro il 2004 e 6,00 mln € a partire dal 2005;
- 26,00 mln € quale quota da porre in carico al concessionario dell'autostrada regionale Cremona – Mantova;
- 17,00 mln, € per i quali la Regione Lombardia si impegnava ad attivare le procedure previste dalla l.r. 31/96.

Che con il 1^ Accordo Attuativo del Protocollo d'Intesa sopra richiamato, sottoscritto da Regione Lombardia, le Province di Cremona e di Mantova e RFI il 17 novembre 2004, sono stati avviati all'attuazione i primi interventi di eliminazione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria Cremona – Mantova ed è stata aggiornata la Tabella A, parte integrante del Protocollo d'Intesa per la riqualificazione e il potenziamento del Sistema Viabilistico delle Province di Cremona e Mantova. Nello stesso 1^ Accordo Attuativo in parola si è altresì previsto l'incremento del numero degli originari PL da sopprimere rispetto a quanto previsto nel Protocollo d'Intesa del 2003 portandoli da 51 a 56 e ripartiti come segue:

- Provincia di Cremona:

- **n° 22 PL** da sopprimere nell'ambito dei lavori di realizzazione delle opere strettamente funzionali all'asse autostradale CR – MN (prima fase);
- **n° 15 PL** da sopprimere con altri finanziamenti in una seconda fase (altre opere);

- Provincia di Mantova:

- **n° 9 PL** da sopprimere nell'ambito dei lavori di realizzazione delle opere strettamente funzionali all'asse autostradale CR – MN (prima fase);
- **n° 8 PL** da sopprimere con altri finanziamenti in una seconda fase (altre opere);
- **n° 2 PL** da sopprimersi a carico del concessionario dell' Autostrada della Cisa – Fontevivo – Autostrada del Brennero – Nogarole Rocca (denominato anche TIBRE);

Che in dipendenza delle problematiche evidenziate dalle Province di Cremona e Mantova, Regione Lombardia e RFI hanno concordato con le stesse Amministrazioni provinciali di anticipare l'eliminazione di alcuni passaggi a livello posti ai Km 53+657 (n.30) in Comune di Drizzona,

54+177 (n.31) e 55+087 (n.33) in Comune di Piadena, in Provincia di Cremona, e ai Km 71+739 (n.53) e 72+252 (n.54) in Comune di Marcaria, in Provincia di Mantova, previsti in prima fase;

Che, in virtù di quanto stabilito nel Protocollo d'Intesa sottoscritto il 13 febbraio 2003, RFI ha erogato quota parte del contributo a suo carico per 6 mln €, la Regione Lombardia per 3,44 mln €, la Provincia di Cremona 1,619 mln € e la Provincia di Mantova € 20.000,00;

Che l'art. 12 del citato Protocollo d'Intesa per la riqualificazione e il potenziamento del Sistema Viabilistico delle Province di Cremona e di Mantova e il successivo accordo attuativo prevedevano, quale quota di partecipazione alla spesa per l'eliminazione dei passaggi a livello:

- a carico di RFI 12,00 mln di € - di cui 6,00 mln di € già erogati nel corso del 2004 come sopra richiamato per la soppressione di n° 5 PL (posti ai Km 71+739 e 72+252 in Comune di Marcaria – MN- ed ai Km 53+657, 54+177 e 55+087 nei Comuni di Drizzona e Piadena -CR-) ed ulteriori 6,00 mln di € a partire dal 2005;

- a carico della Regione Lombardia 17,00 mln di € - di cui 3,44 mln di € già erogati per la soppressione di n° 3 PL (posti ai Km 53+657, 54+177 e 55+087 nei Comuni di Drizzona e Piadena -CR-);

- a carico del Concessionario dell'Autostrada Regionale Cremona – Mantova 26,00 mln di €;

e che pertanto restano ancora da prevedersi:

- a carico di RFI 6,00 mln di €

- a carico della Regione Lombardia 13,56 mln di €

- a carico del Concessionario dell'Autostrada Regionale Cremona – Mantova 26,00 mln di €

Che ad oggi risultano ancora da sopprimere complessivi 51 passaggi a livello come di seguito specificato:

- Provincia di Cremona:

- **n° 19 PL** da sopprimere nell'ambito dei lavori di realizzazione delle opere strettamente funzionali all'asse autostradale CR – MN (prima fase);

- **n° 15 PL** da sopprimere con altri finanziamenti in una seconda fase (altre opere);

- Provincia di Mantova:

- **n° 7 PL** da sopprimere nell'ambito dei lavori di realizzazione delle opere strettamente funzionali all'asse autostradale CR – MN (prima fase);

- **n° 8 PL** da sopprimere con altri finanziamenti in una seconda fase (altre opere);

- **n° 2 PL** da sopprimersi a carico del concessionario dell' Autostrada della Cisa – Fontevivo – Autostrada del Brennero – Nogarole Rocca (denominato anche TIBRE);

Che a conclusione della procedura di evidenza pubblica il giorno 11 ottobre 2007 Infrastrutture Lombarde S.p.A., in ragione del conferimento fattole da Regione Lombardia della funzione di soggetto concedente, ha aggiudicato in via definitiva la Concessione per la progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada regionale Integrazione del sistema transpadano – Direttrice Cremona – Mantova Tratto Cremona –Mantova sud all'associazione temporanea di imprese con mandataria la Società Autostrade Centropadane S.p.A. poi costituitasi in società di progetto Stradivaria S.p.A.;

Che a seguito della sottoscrizione della Concessione, intervenuta il 3 dicembre 2007 tra Infrastrutture Lombarde S.p.A. e Stradivaria S.p.A., quest'ultima ha pubblicato il 29 giugno 2008 il

progetto definitivo e relativo studio di impatto ambientale dando avvio alla procedura Valutazione di Impatto Ambientale in capo al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

Che il Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con decreto 18 luglio 2011 n. 399 ha attestato la compatibilità ambientale del progetto relativo all'autostrada regionale Integrazione del sistema transpadano – Direttrice Cremona – Mantova Tratto Cremona –Mantova sud.

CONSIDERATO

Che Regione Lombardia nel febbraio 2008 ha avviato la seconda fase di consultazioni con le Province di Cremona e di Mantova e i soggetti territoriali interessati oltre a RFI, Infrastrutture Lombarde S.p.A., per individuare altri interventi sostitutivi dei passaggi a livello elencati nella Tabella A aggiornata "Altre opere" del Protocollo d'Intesa del febbraio 2003, da avviare all'attuazione;

Che RFI, con nota prot. RFI/DIN/PR.PL/CO.MI/10-237 del 26/05/10, ha evidenziato la necessità di pianificare temporalmente la soppressione di tutti i passaggi a livello previsti negli Accordi sopra richiamati, contenendone al massimo i tempi, in modo da perseguire, nell'interesse di tutti i sottoscrittori degli Accordi medesimi, i necessari previsti benefici per il servizio ferroviario e per la viabilità stradale in termini di potenzialità e di regolarità;

Che Regione Lombardia ha condiviso le dette valutazioni di RFI;

Che RFI nel contempo ha evidenziato l'esigenza di confermare l'intendimento a procedere con gli interventi che consentono l'eliminazione di tutti i passaggi a livello previsti nel 1° Accordo Attuativo del Protocollo d'Intesa sopra richiamato, sottoscritto da Regione Lombardia, le Province di Cremona e di Mantova e RFI il 17 novembre 2004, dando priorità di soppressione ai passaggi a livello segnalati con nota prot. N. 000217 del 27/02/08, tra i quali il passaggio a livello individuato in Tabella A aggiornata al n. 49 (progr. 65+637), spostato dal settore passaggi a livello da mantenere in esercizio al settore interventi di eliminazione dei passaggi a livello e agli ulteriori passaggi a livello segnalati nel presente atto, al fine di garantire quindi la necessaria regolarità del servizio ferroviario;

Che la fase di consultazione attivata da Regione Lombardia nel febbraio 2008 ha portato all'individuazione di soluzioni tecniche progettuali in Provincia di Cremona mentre è necessaria una ulteriore fase di definizione della soluzioni tecniche progettuali per gli interventi sostitutivi prioritari in Provincia di Mantova.

Che il Comune di Cremona, in qualità di Ente proprietario della strada, ha espresso la volontà di anticipare la realizzazione, rispetto al quadro complessivo degli interventi programmati per l'eliminazione dei passaggi a livello della linea ferroviaria Cremona – Mantova, delle opere di sottopasso in via Brescia e in Persico e dell'opera di scavalco in via San Felice in Comune di Cremona anche per garantire maggiori livelli di fruibilità e di servizio e sicurezza;

Che lo stesso Comune di Cremona si propone quale Ente attuatore dell'intervento assumendosi l'onere di completare la progettazione per poter appaltare l'opera, di mettere a gara, di realizzare e di collaudare l'opera di scavalco e la viabilità necessaria a rendere funzionale la stessa e garantire la chiusura dei passaggi a livello codificati ai nn. 01, 02, 03, 04, 05, 06 e 07 della Tabella A aggiornata.

Che Regione Lombardia con DGR IX/3551 del 30 maggio 2012 avente ad oggetto "Programma Operativo Competitività Regionale e Occupazione FESR 2007/2013: approvazione del Programma degli interventi finanziabili a seguito di procedura concertativa - negoziale per l'attuazione dell'Asse 3 Mobilità sostenibile" ha inserito l'intervento "Eliminazione passaggi a livello sulla Linea

ferroviaria Cremona -Mantova" tra gli interventi immediatamente finanziabili di cui all'Allegato A - Tabella 1 e che con Decreto n. 11708 del 10 dicembre 2012 è stato assegnato al Comune di Cremona il contributo massimo di 6.934.284,00 € a valere sulla propria quota di cofinanziamento residua di 13.560.000,00€

TUTTO CIO' PREMESSO

SI CONVIENE QUANTO SEGUE

Art. 1 - PROGRAMMAZIONE SOPPRESSIONE PL DI CUI ALLA TAB. A AGGIORNATA IN PROVINCIA DI CREMONA

Tutti gli impegni individuati nel Protocollo d'Intesa per la riqualificazione e il potenziamento del Sistema Viabilistico delle Province di Cremona e Mantova, sottoscritto il 13 febbraio 2003, come aggiornati nel 1^ Accordo Attuativo sottoscritto il 17 novembre 2004, interessanti le Province di Cremona e di Mantova, si intendono qui integralmente richiamati.

In dipendenza delle priorità evidenziate da RFI con la nota prot. N. 000217 del 27/02/08, si fissano sin d'ora le tempistiche per la soppressione di alcuni passaggi a livello ricadenti nella Provincia di Cremona previsti negli Accordi sopra richiamati confermando per i rimanenti il comune intendimento a procedere con gli interventi che consentono l'eliminazione di tutti secondo tempistiche da prevedere in apposito successivo accordo; tali interventi, nello specifico sono meglio dettagliati nella Tabella A "Aggiornamento a novembre 2012" allegata al presente atto.

Relativamente ai 19 PL, ancora da sopprimere e previsti in prima fase nell'ambito dei lavori di realizzazione delle opere strettamente funzionali all'asse autostradale CR – MN, dovrà essere data priorità alle opere funzionali alla soppressione dei PL contrassegnati ai nn. 16, 25, 28, 43 nella Tabella A aggiornata al 1° Atto Attuativo del 2004.

Art. 2 - SOPPRESSIONE PL AI NN. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 IN COMUNE DI CREMONA

Facendo seguito agli approfondimenti condotti tra Regione Lombardia, la Provincia di Cremona e RFI, dal febbraio 2008 sino a oggi, al fine di proseguire nelle attività di attuazione degli interventi sostitutivi dei passaggi a livello, si provvede, con il presente atto, ad aggiornare la Tabella A di cui al Protocollo d'Intesa per la riqualificazione e il potenziamento del Sistema Viabilistico delle Province di Cremona e Mantova, e che viene rinominata Tabella A "Aggiornamento novembre 2012".

Il presente 2^ Accordo Attuativo del Protocollo d'Intesa per la riqualificazione e il potenziamento del Sistema Viabilistico delle Province di Cremona e Mantova dà attuazione a una seconda parte degli interventi definiti nel sopra citato Protocollo come modificato dalla Conferenza dei Servizi del 22 settembre 2003 - d.g.r. 30 dicembre 2003 n. VII/15954, e dalla ulteriore fase di approfondimento finalizzata all'attuazione degli interventi avviata da Regione Lombardia nel febbraio 2008, tali interventi andranno a interessare il Comune di Cremona in Provincia di Cremona.

Considerate le problematiche evidenziate dal Comune di Cremona e dalla Provincia di Cremona, Regione Lombardia e RFI concordano con le stesse Amministrazioni nell'anticipare rispetto a tutti gli altri interventi relativi alla eliminazione dei passaggi a livello, che si intendono comunque confermati come parzialmente ridefiniti nella Tabella A "Aggiornamento novembre 2012", i seguenti interventi insistenti sulla linea ferroviaria Cremona – Mantova:

a. eliminazione del passaggio a livello in Comune di Cremona Via Brescia individuato in Tabella A al n. 1 (progr. 28+606) e realizzazione di intervento sostitutivo di sottopasso carrabile a uso esclusivo di autovetture e furgoni di dimensioni ordinarie come schema planimetrico 1 allegato.

Si dà atto che il passaggio a livello individuato in Tabella A “Aggiornamento novembre 2012” al n. 1 (progr. 28+606), è stato spostato dal settore passaggi a livello da mantenere in esercizio al settore interventi di eliminazione dei passaggi a livello - altre opere. La chiusura del passaggio a livello n. 1 con la realizzazione del manufatto sostitutivo consentirà di completare la funzionalità dell’esercizio ferroviario derivante dalla chiusura del passaggio a livello n. 2 (progr. 28+858) e consecutivi sino al n. 7 (progr. 33+530);

b. eliminazione del passaggio a livello n. 2 (progr. 28+858) in Comune di Cremona Via Persico con l’opera di sottopasso F01 – STP – FS come schema planimetrico 2 allegato;

c. eliminazione dei passaggi a livello individuati in Tabella A al n. 3 (progr. 31+107), n. 4 (progr. 31+226), n. 5 (progr. 31+708), n. 6 (progr. 32+938) e n. 7 (progr. 33+530) in Comune di Cremona S. Felice con l’opera di scavalco F02 – SVP – FS come schema planimetrico 3 allegato.

RFI relativamente alla realizzazione delle opere di cui alla lettera a., alla lettera b. e alla lettera c. del presente articolo e dell’intero programma, come individuato nella Tabella A “Aggiornamento novembre 2012”, assicura a suo carico i costi per la soggezione della circolazione dei treni – da quantificarsi. RFI conferma altresì la partecipazione finanziaria alla realizzazione delle opere di soppressione dei passaggi a livello previste con la realizzazione dell’autostrada Cremona – Mantova, quantificate nel Protocollo d’Intesa per la riqualificazione e il potenziamento del Sistema Viabilistico delle Province di Cremona e Mantova.

Il Comune di Cremona svolgerà il ruolo di Ente attuatore assumendo a proprio carico l’onere di completare la progettazione per poter appaltare l’opera, di acquisire le autorizzazioni, di mettere a gara, di realizzare e di collaudare le opere di sottopasso di cui alla lettera a. e alla lettera b. e l’opera di scavalco di cui alla lettera c del presente articolo e la viabilità necessaria a rendere funzionale le opere stesse.

Le modalità operative e le tempistiche relative agli impegni del Comune di Cremona e di RFI saranno regolamentate da specifica Convezione da sottoscrivere tra il Comune di Cremona e RFI stessi conseguente al presente 2^ Accordo Attuativo.

Art. 3 CONTRIBUTI

Per la realizzazione dell’opera di sottopasso in Via Brescia, come da schema planimetrico 1, relativa all’eliminazione del passaggio a livello individuato in Tabella A aggiornata n. 1 (progr. 28+606) in Comune di Cremona Via Brescia, di cui all’art. 2 punto a), dell’opera di sottopasso F01 – STP – FS, come da schema planimetrico 2, relativa all’eliminazione del passaggio a livello individuato in Tabella A aggiornata al n. 2 (progr. 28+858) in Comune di Cremona Via Persico, di cui all’art. 2 punto b), nonché dell’opera di scavalco F02 – SVP – FS, come da schema planimetrico 3, relativa all’eliminazione dei passaggi a livello individuati in Tabella A aggiornata al n. 3 (progr. 31+107), n. 4 (progr. 31+226), n. 5 (progr. 31+708), n. 6 (progr. 32+938) e n. 7 (progr. 33+530) in Comune di Cremona S. Felice, di cui all’art. 2 punto c), il costo dell’intervento è di € 13.035.000,00 (IVA compresa) e viene ripartito come segue:

- RFI partecipa alla spesa con un contributo fisso di € 3.000.000,00;
- la Regione Lombardia mette a disposizione del Comune di Cremona un contributo POR FESR per un importo massimo di € 6.934.284,00 da rideterminare a seguito di gara d’appalto;

- il Comune di Cremona si fa carico della spesa di € 3.100.716,00 e comunque fino a completa copertura dei costi per la realizzazione delle opere.

Il contributo a carico di RFI, se richiesto, potrà essere versato in anticipo rispetto alla soppressione dei PL previa costituzione, da parte del Comune di Cremona, di apposita fideiussione a favore di RFI medesima pari al valore del contributo erogato. La fideiussione sarà valida sino ad avvenuta soppressione dei PL individuati in Tabella A “Aggiornamento novembre 2012” ai nn° 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7. Resta inteso che verificandosi inadempienze da parte del Comune degli obblighi assunti con il presente Atto, RFI avrà piena facoltà di attivare a suo favore la garanzia fideiussoria la cui escussione non sarà condizionata e il relativo pagamento sarà disponibile entro 15 giorni a semplice richiesta scritta di RFI nella misura da essa indicata.

Per la conferma e l'erogazione del finanziamento POR FESR previsto da Regione Lombardia dovranno essere seguite procedure e regole e tempistiche definite per tali interventi.

ARTICOLO 4 RINVIO

Le parti convengono di limitare l'efficacia del presente atto alle disposizioni in esso contenute rinviando, per quanto non diversamente disposto, alla disciplina di cui al combinato disposto del citato Protocollo d'Intesa, sottoscritto il 13 febbraio 2003, e del 1^ Accordo Attuativo del Protocollo d'Intesa, sottoscritto il 17 novembre 2004.

ARTICOLO 5 DOMICILIO DELLE PARTI - FORO COMPETENTE

La Regione Lombardia dichiara che il proprio numero di Codice fiscale è e che il proprio domicilio fiscale è

La Provincia di Cremona dichiara che il proprio numero di Codice fiscale è e che il proprio domicilio fiscale è

Il Comune di Cremona, dichiara che il proprio numero di Codice fiscale è e che il proprio domicilio fiscale è

RFI dichiara che il proprio numero di Codice fiscale è 01585570581 e che il proprio domicilio fiscale è Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma.

Ogni controversia che dovesse insorgere tra le Parti sull'interpretazione, esecuzione, applicazione del presente atto sarà devoluta alla competenza esclusiva del Tribunale di Milano

ARTICOLO 6 VALIDITA' E STIPULA

Il presente Atto è valido e vincola sin d'ora:

la Regione Lombardia, essendo stato approvato lo schema del presente atto con deliberazione della Giunta Regionale n. del

la Provincia di Cremona, essendo stato approvato lo schema del presente atto con deliberazione n. 496 del 21 dicembre 2012;

il Comune di Cremona, essendo stato approvato lo schema del presente atto con deliberazione n. 218 del 20 dicembre 2012;

RFI, essendo stato approvato lo schema del presente atto con deliberazione n. 6 del 16 gennaio 2013.

Il presente Atto, sottoscritto in 5 originali, una per ciascuna delle parti contraenti consta di n..... pagine, ciascuna delle quali è controfirmata dai rappresentanti dei soggetti partecipanti come indicati in premessa.

Letto, confermato e sottoscritto:

Per la Regione Lombardia

Per la Provincia di Cremona.....

Per il Comune di Cremona

Per RFI S.p.A.

Milano,

Allegati:

Tabella A “Aggiornamento a novembre 2012” e schema Planimetrico con individuazione delle opere sostitutive dei passaggi a livello per la Provincia di Cremona

Quadro degli interventi per l’eliminazione dei passaggi a livello della linea ferroviaria Cremona – Mantova revisione successiva agli approfondimenti da febbraio 2008

<i>Schema planimetrico 1</i>	Comune di Cremona Opera di sottopasso F00 – STP – FS in Comune di Cremona via Brescia
<i>Schema planimetrico 2</i>	Comune di Cremona Opera di sottopasso F01 – STP – FS in Comune di Cremona Via Persico
<i>Schema planimetrico 3</i>	Comune di Cremona Opera di scavalco F02 – SVP – FS in Comune di Cremona S. Felice

Allegato B
TABELLA A - Aggiornamento a novembre 2012

Interventi di eliminazione dei passaggi a livello lungo la linea ferroviaria Cremona-Mantova

PROVINCIA DI CREMONA

Opere strettamente funzionali all'asse autostradale CR-MN

N° P.L.	N° Prog. P.L.A.	Tratta	Progr.	Tipologia	Comune	Strada interferita	Risoluzione	N° Sovrappasso-Sottopasso	Previsione di soppressione
16	10	Gazzo-Torre	43+288	PLA	Cappella De Picenardi	da Vighizzolo per Gazzo	Sottopasso 112	112-STP-FS	Da definire con successivi accordi
17		Gazzo-Torre	44+005		Privato		Sovrappasso 115 avanti 800 mt	115-SVP-F2-A1	Da definire con successivi accordi
18	11	Gazzo-Torre	45+110	PLA	Cappella De Picenardi	SP-28	Sovrappasso 115	115-SVP-F2-A1	Da definire con successivi accordi
19		Gazzo-Torre	45+619		Privato		Sovrappasso 115 Collegamento con strade poderali	115-SVP-F2-A1	Da definire con successivi accordi
20	12	Gazzo-Torre	46+855	PLA	Torre De Picenardi	da Pozzo Baronzo per Rocca De Golferani	Sovrappasso 117	117-SVP-FS	Da definire con successivi accordi
21		Gazzo-Torre	47+869		Privato		Sovrappasso 119 avanti 450 mt Collegamento con strada poderale	119-SVP-FS	Da definire con successivi accordi
22	13	Gazzo-Torre	48+308	PLA	Torre De Picenardi	SP-30	Sovrappasso 119 avanti 450 mt	119-SVP-FS	Da definire con successivi accordi
23	14	Torre-Piadena	48+858	PLA	Torre De Picenardi	x piazzola Ecologica	Sovrappasso 119 - Collegamento alla piazzola ecologica con strade poderali	119-SVP-FS	Da definire con successivi accordi
24	15	Torre-Piadena	49+080	PLA	Torre De Picenardi		Sovrappasso 119	119-SVP-FS	Da definire con successivi accordi
25	16	Torre-Piadena	50+205	PLA	Torre De Picenardi	da S.Lorenzo de Picenardi x Fossa Guazzona	Sovrappasso 121	121-SVP-FS	Da definire con successivi accordi
26	17	Torre-Piadena	50+686	PLA	Torre De Picenardi	Canove de Biazzzi	Sovrappasso 121 Collegamento con strada poderale	121-SVP-FS	Da definire con successivi accordi
27	18	Torre-Piadena	51+299	PLA	Torre De Picenardi	Canove de Biazzzi	Sovrappasso 123	123-SVP-FS	Da definire con successivi accordi
28	19	Torre-Piadena	51+980	PLA	Drizzona	SP-70	Sovrappasso 123 indietro 500mt	123-SVP-FS	Da definire con successivi accordi
29	20	Torre-Piadena	53+032	PLA	Drizzona		Sottopasso 124	124-STP-FS	Da definire con successivi accordi
30	21	Torre-Piadena	53+657	PLA	Drizzona		Sovrappasso 129 avanti 260 mt	129-SVP-FS	SOPPRESSO (1° Accordo Attuativo)
31	22	Torre-Piadena	54+177	PLA	Piadena		Sovrappasso 129 indietro 320 mt	129-SVP-FS	SOPPRESSO (1° Accordo Attuativo)
33	24	Torre-Piadena	55+087	PLA	Piadena	SS 343 Asolana	Sovrappasso 129	129-SVP-FS	SOPPRESSO (1° Accordo Attuativo)
40		Piadena-Bozzolo	59+092		Privato		Sovrappasso 135 avanti 450 mt	135-SVP-PD-A1	Da definire con successivi accordi
41		Piadena-Bozzolo	59+551		Privato		Sovrappasso 135	135-SVP-PD-A1	Da definire con successivi accordi
42		Piadena-Bozzolo	60+109		Privato		Sovrappasso 135 Collegamento con strada poderale	135-SVP-PD-A1	Da definire con successivi accordi
43	26	Piadena-Bozzolo	60+586	PLA	Tornata	SP-31	Variante SP-31 sovrappasso 202	203-SVP-FS	Da definire con successivi accordi
44		Piadena-Bozzolo	61+769		Privato		Sovrappasso 202 indietro 400 mt	203-SVP-FS	Da definire con successivi accordi

Totale P.L. eliminati: 22

Totale opere (sovrappassi/sottopassi): 11

Altre opere

N° P.L.	N° Prog. P.L.A.	Tratta	Progr.	Tipologia	Comune	Strada interferita	Risoluzione	N° Sovrappasso-Sottopasso	Previsione di soppressione
1	1	CR-Villetta	28+606	PLA	Cremona	Via Brescia	Sottopasso	sottopasso carrabile (codice ...)	31/12/2014 (2° ACCORDO ATTUATIVO)
2	2	CR-Villetta	28+858	PLA	Cremona	Via Persico	Sottopasso	F01 - STP - FS	31/12/2014 (2° ACCORDO ATTUATIVO)
3		CR-Villetta	31+107		Privato		Sovrappasso F02 Collegamento con strade poderale	F02 - SVP - FS	31/12/2014 (2° ACCORDO ATTUATIVO)
4		CR-Villetta	31+226		Privato		Sovrappasso F02 Collegamento con strade poderale	F02 - SVP - FS	31/12/2014 (2° ACCORDO ATTUATIVO)
5	3	CR-Villetta	31+708	PLA	Cremona	per S.Felice	Sovrappasso S02	F02 - SVP - FS	31/12/2014 (2° ACCORDO ATTUATIVO)
6		CR-Villetta	32+938		Privato		Sovrappasso F02 indietro 1200mt Collegamento con strada poderale	F02 - SVP - FS	31/12/2014 (2° ACCORDO ATTUATIVO)
7	4	CR-Villetta	33+530	PLA	Cremona	per S.Savino	Sovrappasso 103 avanti 900 mt	F02 - SVP - FS	31/12/2014 (2° ACCORDO ATTUATIVO)
8	5	CR-Villetta	34+514	PLA	Malagnino		Sovrappasso 103	103 SVP-FS	Da definire con successivi accordi
9	6	Villetta-Gazzo	34+987	PLA	Malagnino	SP-26	Sovrappasso 103 indietro 450 mt	103-SVP-FS	Da definire con successivi accordi
10	7	Villetta-Gazzo	37+352	PLA	Sospiro	per cà De Marozzi	Sovrappasso F03 avanti 740mt Collegamento con strade poderali	SVP-F03	Da definire con successivi accordi
11		Villetta-Gazzo	37+806		Privato		Sovrappasso avanti 200mt	SVP-F03	Da definire con successivi accordi
12	8	Villetta-Gazzo	38+400	PLA	Vescovato	per Vescovato	Sovrappasso F03 indietro 300mt Collegamento con strade poderali	SVP-F03	Da definire con successivi accordi
36		Piadena-Bozzolo	56+686		Privato		Sovrappasso F04 avanti 600 mt Collegamento con strada poderale	SVP-F04	Da definire con successivi accordi
37		Piadena-Bozzolo	57+301		Privato		Sovrappasso F04	SVP-F04	Da definire con successivi accordi
38		Piadena-Bozzolo	57+632		Privato		Sovrappasso F04 Collegamento con strada poderale	SVP-F04	Da definire con successivi accordi
39		Piadena-Bozzolo	58+147		Privato		Sovrappasso F04 Collegamento con strada poderale	SVP-F04	Da definire con successivi accordi

Totale P.L. eliminati: 16

Totale opere (sovrappassi/sottopassi): 6

segue **TABELLA A**
Interventi di eliminazione dei passaggi a livello

PROVINCIA DI MANTOVA

Opere strettamente funzionali all'asse autostradale CR-MN

N° P.L.	N° Prog. P.L.A.	Tratta	Progr.	Tipologia	Comune	Strada interferita	Risoluzione	N° Sovrappasso-Sottopasso
53		Marcaria-Castellucchio	71+739		Privato		Sovrappasso 305 avanti 600 mt	305-SVP-FS
54	33	Marcaria-Castellucchio	72+252	PLA	Marcaria	SP-78	Sovrappasso 305	305-SVP-FS
57		Marcaria-Castellucchio	75+402		Privato		Sovrappasso 311 avanti 300mt Collegamento con strada podereale	311-SVP-F2-FS-A1
58	35	Marcaria-Castellucchio	75+662	PLA	Castellucchio	Via laghetto	Sovrappasso 311	311-SVP-F2-FS-A1
59		Marcaria-Castellucchio	76+340		Privato		Sovrappasso 311 indietro 400mt Collegamento con strada podereale	311-SVP-F2-FS-A1
60	36	Marcaria-Castellucchio	76+980	PLA	Castellucchio	Via Dosso dei Sabbioni	Sovrappasso 312	312-SVP-PD-FS-A1
61		Marcaria-Castellucchio	77+946		Privato		Futura Tangenziale di Castellucchio Sovrappasso F08	SVP-F08
63	38	Castellucchio-Mantova	79+634	PLA	Castellucchio	SP-55	Sovrappasso 315	315-SVP-FS
66	41	Castellucchio-Mantova	82+013	PLA	Curtatone	Via S.Giovanni	Sovrappasso 319	319-SVP-FS

SOPPRESSO
(1° Accordo Attuativo)
SOPPRESSO
(1° Accordo Attuativo)

Totale P.L. eliminati: 9

Totale opere (sovrappassi/sottopassi): 6

Altre opere

N° P.L.	N° Prog. P.L.A.	Tratta	Progr.	Tipologia	Comune	Strada interferita	Risoluzione	N° Sovrappasso-Sottopasso
45*	27	Piadena-Bozzolo	62+235	PLA	Tornata	Romprezzagno-Calvatone	Sovrappasso 206 avanti 500 mt (TIBRE)	206-SVP-FS
46	28	Piadena-Bozzolo	62+890	PLA	Bozzolo		Sovrappasso 206 (TIBRE)	206-SVP-FS
49	30	Bozzolo-Marcaria	65+637	PLA	Bozzolo	SP-64	da definire	da definire
50	31	Bozzolo-Marcaria	68+070	PLA	Marcaria	SP-67	Sovrappasso F05 (verificare)	SVP-F05
51	32	Marcaria-Castellucchio	69+434	PLA	Marcaria	SP-68	Sottopasso F06 (verificare)	STP-F06
56	34	Marcaria-Castellucchio	74+932	PLA	Castellucchio	Via Campo Brondino	Sovrappasso F07	SVP-F07
64	39	Castellucchio-Mantova	80+574	PLA	Castellucchio	Via Fontana	Sovrappasso F09 avanti 550mt Collegamento con strada podereale	SVP-F09
65	40	Castellucchio-Mantova	81+561	PLA	Castellucchio	Via Fontana	Sovrappasso F09	SVP-F09
67	42	Castellucchio-Mantova	82+853	PLA	Curtatone	Via Morante	Sovrappasso F10	SVP-F10
68	43	Castellucchio-Mantova	83+902	PLA	Curtatone	Via Dei Toscani	Sovrappasso F11	SVP-F11
69	44	Castellucchio-Mantova	84+591	PLA	Curtatone	Via Eraminio	Sovrappasso F12	SVP-F12

Totale P.L. eliminati: 11 (di cui 2 TIBRE)

Totale opere (sovrappassi/sottopassi): 8 (di cui 1 TIBRE)

(*) Collocato in provincia di Cremona

ALLEGATO C

- **Schema planimetrico 1**
- **Schema planimetrico 2**
- **Schema planimetrico 3**

Schema planimetrico 1



000: **0 a 02 02 01**
 SCALA: **1:500** REV: **0**



PROTOCOLLO D'INTESA PER LA RIQUALIFICAZIONE ED IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA VIABILISTICO DELLE PROVINCE DI CREMONA E MANTOVA 13 FEBBRAIO 2003
ELIMINAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO SULLA LINEA FERROVIARIA CREMONA-MANTOVA IN CORRISPONDENZA DI VIA BRESCIA, VIA PERSICO E VIA SAN FELICE

PROGETTO DEFINITIVO
 REGIONE LOMBARDIA - R.F.I
 PROVINCIA DI CREMONA - COMUNE DI CREMONA
 PARTE GENERALE
 Planimetria di dettaglio su ortofoto
 Via Brescia

REV.	DESCRIZIONE	REDDATTO	VERIFICATO
0	EMISSIONE	Ballasina ott 2012	

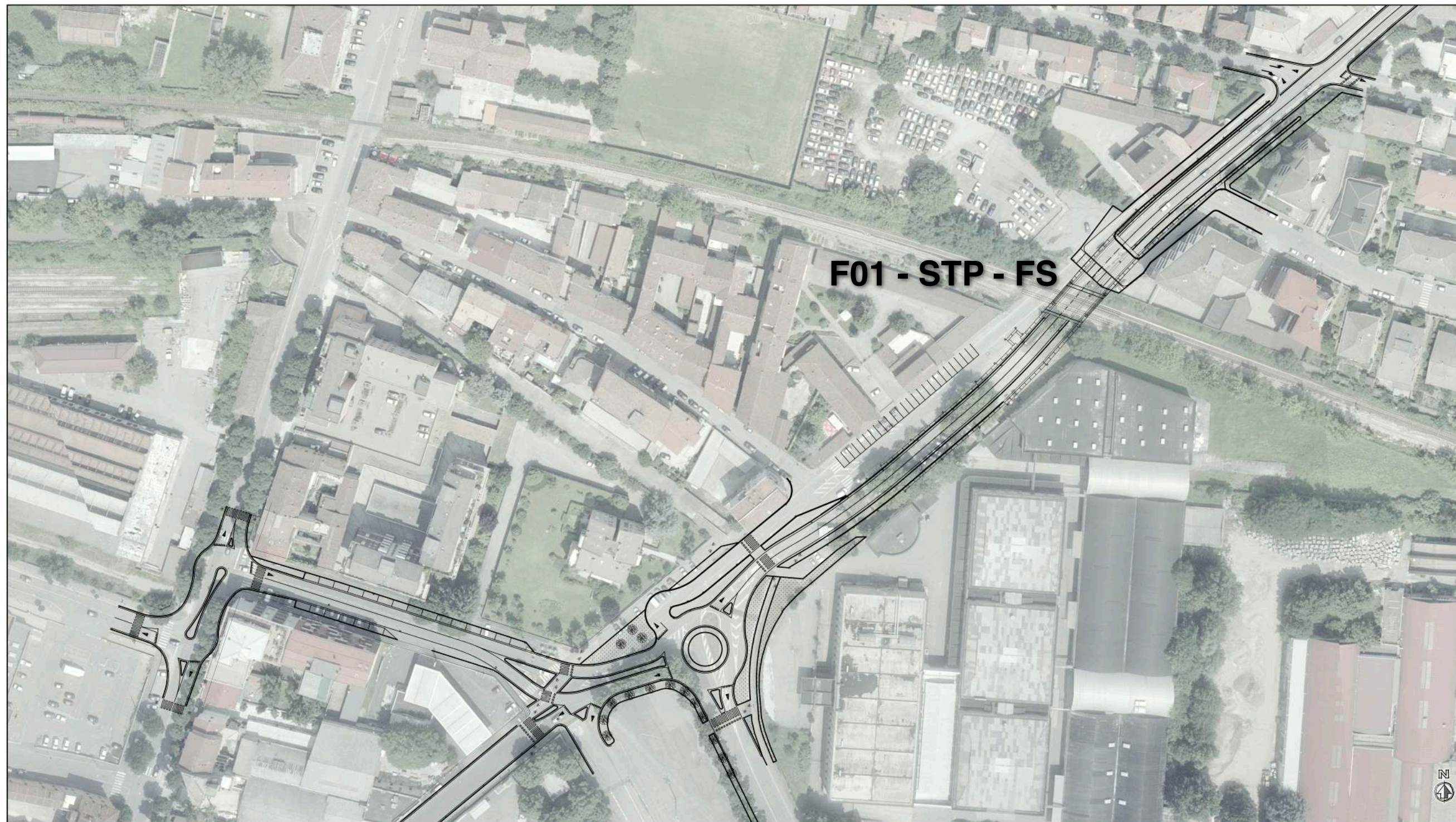
CODIFICA DOCUMENTO: 0.a.02.02.01.0 - Ortofoto Via Brescia.dwg
 Questo documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato in tutto o in parte senza il consenso scritto di Autostrade Centropadane S.p.A.
 IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:
 DOTT. ING. M. PAGLIARINI

DOTT. ING. R. SALVADORI

I PROGETTISTI:

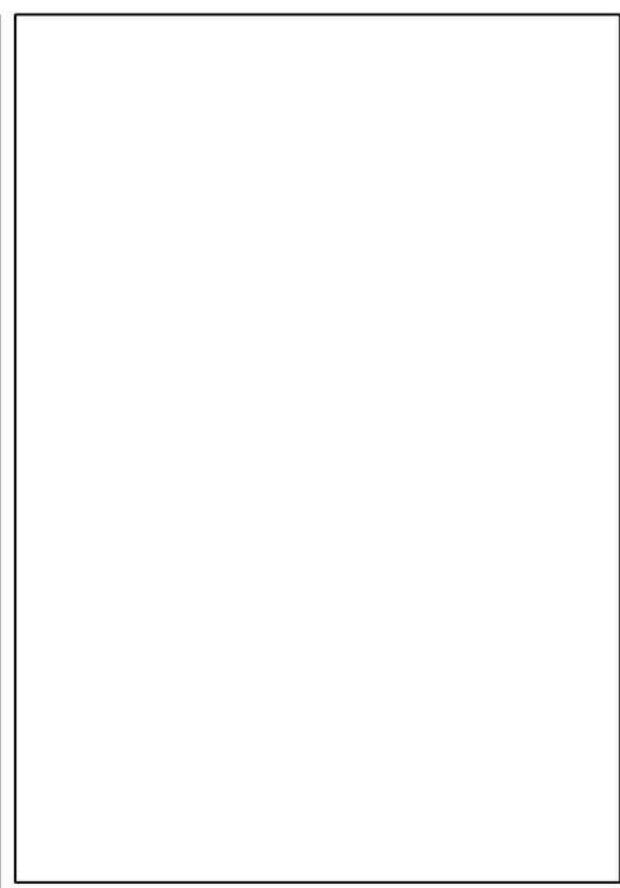
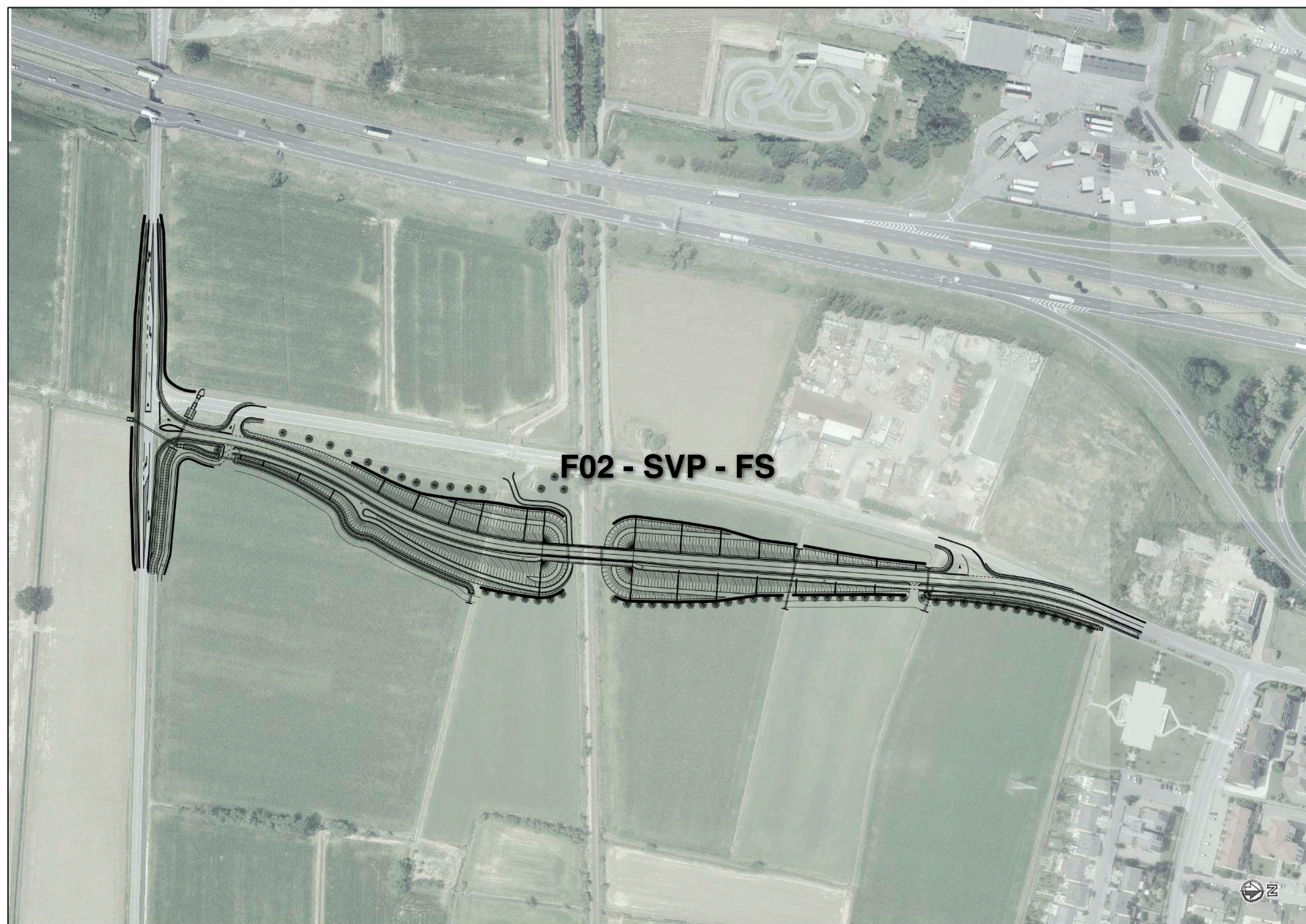


Schema planimetrico 2



0	a	02	02	02
				1:500
PROTOCOLLO D'INTESA PER LA RIQUALIFICAZIONE ED IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA VIABILISTICO DELLE PROVINCE DI CREMONA E MANTOVA 13 FEBBRAIO 2003 ELIMINAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO SULLA LINEA FERROVIARIA CREMONA-MANTOVA IN CORRISPONDENZA DI VIA BRESCIA, VIA PERSICO E VIA SAN FELICE				
PROGETTO DEFINITIVO REGIONE LOMBARDIA - R.F.I. PROVINCIA DI CREMONA - COMUNE DI CREMONA PARTE GENERALE Planimetria di dettaglio su ortofoto Via Persico				
REV.	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	
0	EMISSIONE	Babona	ott. 2012	
<small>CODIFICA DOCUMENTO: Via 02 02 02 - Ortofoto Via Persico/Avio Questo documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato in tutto o in parte senza il consenso scritto di Autopadano-Centropadane S.p.A. IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: (SOTT.) ING. M. PAGLIARINI</small>				
I PROGETTISTI: (SOTT.) ING. E. SALVADORI				

Schema planimetrico 3



0	a	02 02 03
SCALA:		1:1.000


Regione Lombardia


Cremona
COMUNE DI CREMONA


Provincia di Cremona

PROTOCOLLO D'INTESA PER LA RIQUALIFICAZIONE ED IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA VIABILISTICO DELLE PROVINCE DI CREMONA E MANTOVA 13 FEBBRAIO 2003
ELIMINAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO SULLA LINEA FERROVIARIA CREMONA-MANTOVA IN CORRISPONDENZA DI VIA BRESCIA, VIA PERSICO E VIA SAN FELICE

PROGETTO DEFINITIVO

REGIONE LOMBARDBIA - R.F.I
PROVINCIA DI CREMONA - COMUNE DI CREMONA

PARTE GENERALE
Planimetria di dettaglio su ortofoto
San Felice

REV	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO
0	EMISSIONE	Balsani	ott 2012

CODIFICA DOCUMENTI: SA 02 00233 - Cremona San Felice Reg.
Questo documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato in tutto o in parte senza il consenso scritto di Autostade Centropadane S.p.A.
IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
DOCT. ING. M. PAGLIARINI

PROGETTISTI:
DOCT. ING. R. SALVADORI

