

RELAZIONE FINALE RFI DEL DIBATTITO PUBBLICO

RADDOPPIO CODOGNO – CREMONA – MANTOVA

TRATTA CODOGNO – PIADENA

Il progetto in oggetto ha come scopo il raddoppio della linea esistente Codogno - Cremona - Mantova relativamente alle seguenti tratte:

- Lotto 1 da Codogno (km 0+000 LS) a Cavatigozzi (km 22+159 LS);
- Lotto 2 da Cremona (km 27+330 LS) a Piadena (km 55+286 LS).

Gli interventi ricadono nelle seguenti Province/Comuni della Regione Lombardia:

- Provincia di Lodi: Comune di Codogno, Maleo, San Fiorano;
- Provincia di Cremona: Comune di Pizzighettone, Grumello Cremonese ed Uniti, Acquanegra Cremonese, Sesto ed Uniti, Cremona, Malagnino, Sospiro, Vescovato, Pieve S. Giacomo, Cappella de' Picenardi, Torre de' Picenardi e Piadena Drizzona.

La tratta compresa tra Cavatigozzi e Cremona non è oggetto di intervento in quanto già a doppio binario, mentre gli interventi di raddoppio del Lotto 3 da Piadena (km 55+286 LS) a Mantova (km 89+557 LS) sono previsti nell'ambito di altro appalto, attualmente in corso. Il raddoppio Cavatigozzi - Cremona è stato attivato nel 2015 e ha consentito di aumentare le potenzialità del tratto di linea in comune al traffico regionale e ai traffici destinati ai raccordi industriali allacciati alla stazione di Cavatigozzi.

L'intervento in oggetto, nel suo complesso, grazie all'incremento delle prestazioni della linea, si caratterizza come un potenziamento dei collegamenti regionali e merci attualmente programmati.

Il Progetto, opera strategica per il sistema multimodale Lombardo, rappresenta un'opportunità per costruire territori policentrici e sostenibili incrementando il trasporto ferroviario, favorendo lo "shift" modale e la neutralità climatica, apportando benefici in termini di:

- Competitività del servizio ferroviario: aumento della puntualità e della regolarità del servizio, maggiore integrazione con i poli della rete logistica e adeguamento agli standard tecnologici;
- Fruibilità e accessibilità del territorio: riqualificazione stazioni e fermate e incremento dell'intermodalità; miglioramento della sicurezza tramite la soppressione dei PL;
- Resilienza ecologica e idraulica: riutilizzo dei materiali da scavo in un'ottica di economia circolare e ripristino ecologico.

In quest'ottica, il progetto prevede la realizzazione della nuova sede ferroviaria a doppio binario, la realizzazione dei relativi nuovi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica, nonché i seguenti fondamentali interventi di:

- soppressione di tutti i PL di linea tramite realizzazione di opportune nuove opere sostitutive;
- adeguamento della tratta agli standard prestazionali previsti per il traffico merci;
- riqualificazione delle Stazioni e dei PRG di Codogno, Acquanegra Cremonese, Cavatigozzi, Cremona e Torre de Picenardi;

- adeguamento banchine e binari delle fermate intermedie di Maleo, Pizzighettone, Ponte D'Adda, Torre dei Picenardi e Gazzo Pieve San Giacomo.

Il presente documento, in linea con quanto disposto dall'art. 9 comma 2 del DPCM 76/2018, a valle della Relazione Conclusiva del Coordinatore, contiene in forma tabellare le proposte, le domande presentate dal territorio durante il percorso di Dibattito Pubblico unitamente alle relative valutazioni da parte di RFI.

I contributi sono stati raccolti durante le seguenti fasi:

- 11 novembre – 7 dicembre 2023: 16 incontri di ascolto e ingaggio preliminare di stakeholder pubblici e privati;
- 11 dicembre 2023: incontro plenario di avvio del DP;
- 12 dicembre – 21 dicembre 2023: 5 tavoli tecnici con Amministrazioni Locali e Associazioni di categoria degli agricoltori;
- 10 gennaio – 6 febbraio 2024: 9 incontri itineranti nel territorio e 12 Sopralluoghi tecnici e incontri di approfondimento con stakeholder.

Gli stessi sono stati integrati dalle segnalazioni ricevute tramite la mail dedicata del Dibattito Pubblico e altri canali digitali.

Secondo le indicazioni contenute nella Raccomandazione 3 della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico, nella relazione conclusiva del coordinatore i temi emersi dal DP sono stati suddivisi secondo un criterio di ponderazione (definito dal Coordinatore stesso), seguendo una scala qualitativa "Cruciale/Grande attenzione/Media attenzione/Bassa attenzione".

I temi principali sono risultati:

- 1) Realizzazione degli interventi del Lotto 2 in variante o in stretto affiancamento e quindi con mantenimento o in interruzione d'esercizio al fine di ridurre il consumo di suolo agricolo e di evitare la creazione di aree intercluse (*cruciale*);
- 2) Attraversamento di Pizzighettone: l'attraversamento di Pizzighettone è stato evidenziato come particolarmente problematico per gli impatti generati in contesto urbano (*cruciale*);
- 3) Relazione dell'opera con autostrada Cremona – Mantova: la relazione con l'Autostrada CR-MN viene vista come problematica, in relazione agli effettivi tempi di realizzazione, alla necessità per RFI di prevedere interventi di nuova viabilità ancora più impegnativi laddove vi siano interferenze, al fatto che alcuni territori interessati sia dal raddoppio sia dall'autostrada, saranno particolarmente impattati dal punto di vista paesaggistico e di gestione del suolo agricolo (*grande attenzione*).

Per quanto riportato ai punti 1 e 3, si è reso necessario il coinvolgimento di Regione Lombardia al fine di individuare congiuntamente la soluzione da perseguire.

In particolare relativamente alla realizzazione degli interventi del lotto 2 (punto 1) visti i pareri pervenuti dal territorio (*Comuni di Piacenza-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi*), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto

ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (*titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale*) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare..

In merito alla relazione del progetto ferroviario con quello della futura autostrada regionale Cremona Mantova (punto 3), Regione Lombardia, nel parere espresso nell'ambito del DP e nelle successive interlocuzioni, ha confermato che l'autostrada costituisce un obiettivo prioritario infrastrutturale di interesse regionale e sovraregionale ai sensi dell'art. 20, comma 4, della l.r.n.12/2005. Pertanto RFI, preso atto di ciò, continuerà a tenerne conto nello sviluppo del progetto ferroviario.

Per quanto riguarda invece il punto 2, si sono tenuti specifici incontri di approfondimento tecnico con le Amministrazioni Comunali di Maleo e Pizzighettone, Agenzia Interregionale per il fiume Po, Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po e l'Ente Parco Adda Sud durante i quali RFI ha raccolto indicazioni da mettere in atto nell'adeguamento progettuale al fine di ottimizzare il franco idraulico in corrispondenza del fiume Adda con conseguente riduzione dell'innalzamento del piano del ferro rispetto alla quota attuale.

Dalle indicazioni pervenute in tali incontri, RFI valuterà di modificare il cavalcaferrovia oggi previsto nel PFTE presentato in DP quale opera sostitutiva del passaggio a livello sulla S.P. 84 in comune di Pizzighettone, prevedendo un sottovia.

Nell'aggiornamento progettuale, si valuterà la possibilità di attuare tale modifica in situazioni analoghe a quella sovraesposta.

Si riportano di seguito le proposte/domande pervenute da tutti i partecipanti del DP, unitamente ai relativi riscontri in termini di accoglimento.

DIBATTITO PUBBLICO
NPP 0368 Raddoppio tratta Codogno - Piadena (CUP J84H17000930009)

LEGENDA ARGOMENTO:					
1) Comune di San Fiorano					
2) Comune di Codogno					
3) Comune di Maleo					
4) Comune di Pizzighettone					
5) Comune di Grumello ed Uniti					
6) Comune di Acquanegra					
7) Comune di Sesto ed Uniti					
8) Comune di Cremona					
9) Comune di Malagnino					
10) Comune di Pieve San Giacomo					
11) Comune di Vescovato					
12) Comune di Cappella de' Piconardi					
13) Comune di Torre de' Piconardi					
14) Comune di Piadena Drizzona					
15) Regione Lombardia					
16) Provincia di Cremona					
N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali	
1	AIA SpA , ACQUANEGRA CREMONESE	6	Valutare delle soluzioni progettuali e gestionali che evitino l’interruzione di esercizio prolungata per la stazione di ACQUANEGRA CREMONESE e, di conseguenza, garantire la completa funzionalità il raccordo ferroviario, a servizio dello stabilimento di produzione mangimi della Veronesi–AIA SpA	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.	
2	Giovanni Anelli, Consigliere Comunale Capogruppo di Minoranza, MALEO	3	In relazione del problema del passaggio a livello concomitante con il ponte di ferro che fa da confine fra il territorio di Maleo e quello di Pizzighettone si propone la soluzione di realizzare un sottopasso stradale proprio in concomitanza dell’ attuale passaggio a livello,	Necessari ulteriori approfondimenti. A seguito degli approfondimenti circa gli scenari di esondazione di riferimento in corso di svolgimento con i tecnici delle autorità idrauliche competenti (i.e. AIPO e Autorità di bacino del Fiume Po), si potrà valutare la proposta di sostituire i calcaferrovia previsti in progetto, ricadenti nella fascia C come da mappe di pericolosità idraulica del P.G.R.A. vigente, con sottopassi previ opportuni accorgimenti nonché a fronte dell'impegno da parte dell'ente che dovrà gestire la nuova viabilità ad inserire queste opere nel piano di emergenza / di protezione civile comunale/provinciale per il rischio alluvioni.	
3	Michele Astourian, cittadino, PIZZIGHETTONE	4	DOMANDA in relazione al Lotto 1 Area riguardante il passaggio a livello tra i condomini in via Regona e la Colata. Davanti ai condominii in questione sarà creato un sovrappasso che superi la sede ferroviaria oppure un sottopasso?	Necessari ulteriori approfondimenti. A seguito degli approfondimenti circa gli scenari di esondazione di riferimento in corso di svolgimento con i tecnici delle autorità idrauliche competenti (i.e. AIPO e Autorità di bacino del Fiume Po), si potrà valutare la proposta di sostituire i calcaferrovia previsti in progetto, ricadenti nella fascia C come da mappe di pericolosità idraulica del P.G.R.A. vigente, con sottopassi previ opportuni accorgimenti nonché a fronte dell'impegno da parte dell'ente che dovrà gestire la nuova viabilità ad inserire queste opere nel piano di emergenza / di protezione civile comunale/provinciale per il rischio alluvioni.	
4	Az. Agricola Magnani, PIZZIGHETTONE	4	In relazione alla nuova viabilità per l’accesso della ditta Indorama di via G.B. Pirelli 56 a Pizzighettone: proposta di due ipotesi per evitare il consumo di suolo nelle vicinanze della NV13	Osservazione non accoglibile. Le richieste non risultano accoglibili in quanto, ai sensi del DM2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", per le intersezioni a raso l'angolazione tra gli assi delle strade non deve risultare inferiore ad un angolo di valore pari a 70° e in campo extraurbano la distanza tra intersezioni continue dovrebbe essere superiore a 500m. Resta confermata la soluzione proposta in PFTE.	
5	Romano Bandera, agricoltore PIEVE SAN GIACOMO, Località Canova	10	Interferenze con la viabilità podereale e l'assetto fondiario conseguente all'allontanamento della nuova sede ferroviaria da quella esistente, la soppressione del passaggio a livello privato posto di Pieve San Giacomo e la costruzione di due sovrappassi, uno in frazione Gazzo e l'altro in comune di Vescovato: si dovranno attraversare quartieri residenziali su strade non adatte ai mezzi agricoli attuali con grave pericolo per pedoni e problemi trasporto liquame degli allevamenti per la tortuosità del nuovo percorso	La norma di riferimento è la L. n. 315/69 “Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati.” Nello specifico, in caso di interclusione di fondi, RFI dovrà o ricostituire, a proprie spese, in convenienti condizioni di comodità e sicurezza, le comunicazioni sopresse, ovvero deviarle su strade pubbliche o private, anche con attraversamento di fondi intermedi. Preso atto della segnalazione, nella successiva fase progettuale verranno studiate delle viabilità poderali (strade bianche) di riconnessione	
		10	Questione dell'irrigazione. L'azienda ha un punto di presa d'acqua fisso nel canale Ciria a Nord della ferrovia che non sarà più facilmente raggiungibile...	Preso atto della segnalazione, nella successiva fase progettuale verranno studiate delle viabilità poderali (strade bianche) di riconnessione per permettere il raggiungimento del punto di presa dell'acqua	

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
6	Sergio Barili, cittadino, PIZZIGHETTONE	4	Proposta di eliminazione della stazione di Pizzighettone di Gera e di destinare le risorse risparmiate nella realizzazione di un Hub importante nell'attuale stazione denominata "ponte Adda" in via Don Zanoni con un potenziamento dei parcheggi sulle arre demaniali	Gli input funzionali per lo sviluppo del progetto si basano sull'AQ RFI-Regione Lombardia, strumento di coordinamento e pianificazione per la gestione di richieste pluriennali di capacità, che ha un ruolo indispensabile per attuare le funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi di trasporto di interesse regionale.
7	Bella Capelli, cittadina SESTO ED UNITI	5	DOMANDA: se nel Comune di Sesto Ed Uniti, precisamente foglio 22 mappali 42, 45 e 46, verrà realizzato un “muro di recinzione o di sostegno” come da progetto (sul sitohttps://condivisionext.rfi.it/mimse/Documents%20condivisi/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=%2Fmimse%2FDocuments%20condivisi%2FPFTE%20Raddoppio%20Codogno%20-%20Piadena&FolderCTID=0x012000B2AE5C4A94F1E8468D12739D0A918856&View=%7B98A42010-5C95-4B82-A7AA-94D40402B0AF%7D) e se di conseguenza l’entrata nel campo agricolo adiacente subirà delle modifiche.	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
8	Adelia Basini, GRUMELLO CREMONESE	5	Come conduttrice delle cascina Battaina e avendo i terreni a nord e a sude della ferrovia, l'azienda si serviva del PL. Con la sua soppressione sarà difficile gestire il punto di prelievo dell'acqua che si trova a ridosso del PL. Si chiede il prolungamento della strada interpoderale, come da disegno.	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale. (vedi sopra)
9	Adelia Basini, GRUMELLO CREMONESE	5	Si chiede la realizzazione di una strada consortile che consenta l’accesso ai canali irrigui e alle paratoie alternitva alla SP234 (fg. 28 mappale 32) Grumello Cremonese) per agevolare le operazioni di manutenzione del corso d’acqua, l’accesso alla fonte irrigua ed eliminare il rischio di incidedi legato alle manovre e svolte lungo la SP234 in uscita dal comune di Acquanegra Cremonese in direzione Codogno.La strada può essere u lizzata da più agricoltori, consorzio di bonifica (DUNAS) e anche dagli operatori di FS per le manutenzioni necessarie lungo la tratta.	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale. (vedi sopra)
10	Francesco Bergamaschi, MALEO*	3	A fronte della previsione di un sostanziale raddoppio dei transiti con una buona aliquota di convogli merci, nonché dell’aumento delle velocità di transito, piuttosto che dei convogli in fermata, non è prevista alcuna riduzione dell’esposizione al rumore, per le adiacenti aree, del centro abitato di Maleo, stante la mancata previsione di schermature, rilevabile dagli elaborali progettuali.	Sono stati studiati tutti i ricettori ricadenti nel Comune di Maleo e nelle fasce di pertinenza acustica ferroviaria, così come individuate dal DPR 459 del 1998; l’ambito di studio è stato ulteriormente esteso di 50m per indagare il primo fronte edificato oltre la pertinenza acustica. Tutti i ricettori indagati del comune di Maleo si trovano a livelli più bassi dei limiti di norma. Si evidenzia come i livelli simulati siano ben al di sotto dei limiti norma (si veda elaborato di Output NM3R01R22TTIM0004001A), difatti in fascia A le differenze variano tra 4 e 8 dBA con una media di 7 dBA, in fascia B variano tra i 3 e i 16 dBA con una media di 8 dBA. Non è necessario, quindi, prevedere schermi acustici per il Comune di Maleo.
11	Francesco Bergamaschi, MALEO*	3	Valutare una revisione, al ribasso, del prudente franco idraulico assunto a base della progettazione, al fine di contenere l’innalzamento dei binari, di 3,5 metri in prossimità del fiume Adda e, soprttutto, prevedere meno ingombranti sottopassi.	Osservazione non accoglibile. Il franco idraulico assunto a base della progettazione in corrispondenza del nuovo viadotto sul Fiume Adda, si riferisce ad un livello idrico che, sebbene associato ad uno scenario di contemporaneità delle piene del Fiume Adda e del Fiume Po, si è già verificato in passato (evento di piena del 1951).
		3	Modificare la risoluzione prevista per la soppressione del passaggio a livello tra Casa Confine di Maleo e la frazione Gera di Pizzighe one, per eliminare la nuova, ennesima, rotatoria sulla SP234, e raccordare invece la nuova viabilità, realizzando un quinto braccio.	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
		3	Visto che il ponte ferroviario sul fiume è da rifare si chiede di valutare, in ogni caso, la realizzazione di una soluzione più trasparente	Il progetto del ponte è stato studiato in modo da presentare gli elementi architettonici e costruttivi in coerenza con quelli del ponte esistente e in linea con le richieste degli enti competenti
12	Florindo Berselli, PIZZIGHETTONE	4	I mappali 553-554-42-43-44-45-46-47-48-49-57 del foglio 17 del Comune di Pizzighettone sono di proprietà di florindo berselli e come da vostra legenda verranno destinati ad aree da occupare temporaneamente per deposito terre e rocce da scavo causando inevitabilmente ingenti danni ai terreni e impedendone la coltivazione. pertanto vi chiedo di escludere almeno una parte dall’area destinata a deposito	Si rammenta che tale area di deposito temporaneo (DT01), verrà attivata solo nella eventualità in cui i siti di conferimento finale esterni (es. cave da riambientalizzare,) si dovessero saturare, per cui la DT01 sarà necessaria (per un periodo ben definito dell’ordine di circa 8 mesi) solo ed esclusivamente nel caso in cui si dovesse verificare la condizione di cui sopra e comunque alla fine dell’utilizzo verrà restituita nelle condizioni ante occupazione. Nella fase progettuale successiva si valuterà la possibilità di spostare (in parte o in toto) tale area, a condizione che la nuova posizione rispetti le caratteristiche e i vincoli sulla scelta delle aree di cantiere che possono essere riassunti nei punti riportati di seguito: -disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare e non vincolate dal punto di vista ambientale, idraulico; -Lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate; -facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con la viabilità principale; -Minimizzazione del consumo del territorio; -Minimizzazione dell’impatto sull’ambiente naturale ed antropico; -Riduzione al minimo delle interferenze con il patrimonio culturale esistente.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argo men to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
13	Gianpaolo Bertocchi, PIZZIGHETTONE	4	Si propone di valutare la chiusura della Stazione di Ponte D'Adda e di rendere Pizzighettone l'unica stazione. Questa sarebbe raggiungibile da Maleo e da Pizzighettone dalla strada attuale che verrà ampliata fino a raggiungere la strada provinciale.Gli spazi intorno a questa stazione sono liberi le aree vicine non sono urbanizzate.	Gli input funzionali per lo sviluppo del progetto si basano sull'AQ RFI-Regione Lombardia, strumento di coordinamento e pianificazione per la gestione di richieste pluriennali di capacità, che ha un ruolo indispensabile per attuare le funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi di trasporto di interesse regionale.
14	Manuela Bonardi, PIZZIGHETTONE	4	Per quanto riguarda Pizzighettone, per superare la soppressione di tutti i PL, sono state scelte invece soluzioni di forte impatto visivo e funzionale, soluzioni che complicano la viabilità , con prevedibili ricadute negative anche sulle attività economiche del paese, e ne deturpano il proYilo urbano.Perché non pensare di interrare l'attuale linea ferroviaria in prossimità dei paesi e le stazioni, come si sta facendo in Emilia-Romagna, a Firenze o a Trento?	Necessari ulteriori approfondimenti. A seguito degli approfondimenti circa gli scenari di esondazione di riferimento in corso di svolgimento con i tecnici delle autorità idrauliche competenti (i.e. AIPO e Autorità di bacino del Fiume Po), si potrà valutare la proposta di sostituire i cavalcaferrovie previsti in progetto, ricadenti nella fascia C come da mappe di pericolosità idraulica del P.G.R.A. vigente, con sottopassi previ opportuni accorgimenti nonché a fronte dell'impegno da parte dell'ente che dovrà gestire la nuova viabilità ad inserire queste opere nel piano di emergenza / di protezione civile comunale/provinciale per il rischio alluvioni. Inoltre, la realizzazione della galleria a doppio binario e il tratto in trincea tra muri comporterebbero, per la fase di cantierizzazione, la necessità di demolire un numero significativo di abitazioni a causa delle ridotte dimensioni trasversali a disposizione.
15	Marco Bucellèi, PIZZIGHETTONE	4	Bisogna rivedere il Progetto spostando la linea ferroviaria all'esterno dell'abitato di Roggione. Il raddoppio ferroviario porterà ad un traffico più che triplicato ed esclusivamente di treni merci. Inoltre il traffico aumentato, a causa dell'interruzione della linea, verrebbe scaricato sulla ss234.	A seguito dei contributi pervenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico dal Comune di Pizzighettone e dalla Petizione pubblica Pizzighettone sono stati analizzati 4 possibili soluzioni alternative, tutte posizionate a sud della linea ferroviaria esistente (LS). A nord della LS non sono state ipotizzate varianti di tracciato in quanto le aree risultano fortemente vincolate (vincolo paesaggistico e monumentale, aree a valenza ambientale, vincoli su edifici che risultano beni di archeologia industriale e vincoli su immobili ed aree di notevole interesse pubblico). Rispetto alle Varianti a Sud della LS ipotizzate si rileva che anche queste ricadono tutte all'interno del Parco dell'Adda Sud per gran parte del tracciato ed a tal proposito si evidenzia nello specifico che le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che " <i>i nuovi progetti di attraversamento dei fiumi Adda e Serio devono prevedere in via prioritaria il potenziamento degli attraversamenti esistenti. In ogni caso deve essere evitato l'attraversamento nelle zone naturalistiche e nei siti di Natura 2000</i> ". Inoltre, a Sud della LS oltre al suddetto Parco e a due aste fluviali vincolate) è presente l'area protetta afferente a Natura 2000 denominata "Morta di Pizzighettone"rispetto alla quale le varianti risultano avvicinarsi. Pertanto la soluzione ottimale che rappresenta il giusto compromesso tra i vincoli sopra descritti e le esigenze manifestate dal territorio è quella in cui il tracciato ferroviario si stacca dalla Linea Storica ad est del PL sull'SP84 superata la nuova opera sostitutiva NV07, che permane immutata, e tramite il posizionamento di flessi si allontana dall'abitato di Roggione spostando il binario più prossimo all'abitato fino a circa 20 m rispetto l'attuale binario per poi riportarsi, prima del PL in località Roggione, sulla posizione della LS.
16	Bucellè Marco Capelli Paolo Fornasari Stefano Sbaruffati Marco Valdameri Roberto, PIZZIGHETTONE	4	Sintesi per punti sull'ipotesi di tracciato in variante a PIZZIGHETTONE	A seguito dei contributi pervenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico dal Comune di Pizzighettone e dalla Petizione pubblica Pizzighettone sono stati analizzati 4 possibili soluzioni alternative, tutte posizionate a sud della linea ferroviaria esistente (LS). A nord della LS non sono state ipotizzate varianti di tracciato in quanto le aree risultano fortemente vincolate (vincolo paesaggistico e monumentale, aree a valenza ambientale, vincoli su edifici che risultano beni di archeologia industriale e vincoli su immobili ed aree di notevole interesse pubblico). Rispetto alle Varianti a Sud della LS ipotizzate si rileva che anche queste ricadono tutte all'interno del Parco dell'Adda Sud per gran parte del tracciato ed a tal proposito si evidenzia nello specifico che le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che " <i>i nuovi progetti di attraversamento dei fiumi Adda e Serio devono prevedere in via prioritaria il potenziamento degli attraversamenti esistenti. In ogni caso deve essere evitato l'attraversamento nelle zone naturalistiche e nei siti di Natura 2000</i> ". Inoltre, a Sud della LS oltre al suddetto Parco e a due aste fluviali vincolate) è presente l'area protetta afferente a Natura 2000 denominata "Morta di Pizzighettone"rispetto alla quale le varianti risultano avvicinarsi. Pertanto la soluzione ottimale che rappresenta il giusto compromesso tra i vincoli sopra descritti e le esigenze manifestate dal territorio è quella in cui il tracciato ferroviario si stacca dalla Linea Storica ad est del PL sull'SP84 superata la nuova opera sostitutiva NV07, che permane immutata, e tramite il posizionamento di flessi si allontana dall'abitato di Roggione spostando il binario più prossimo all'abitato fino a circa 20m rispetto l'attuale binario per poi riportarsi, prima del PL in località Roggione, sulla posizione della LS.
17	Paolo Capelli, PIZZIGHETTONE	4	Verrà soppresso un PL affiancato alla stazione di Ponte d'Adda che di fatto taglierà il collegamento tra l'area centrale del comune e il quartiere Pirelli. Siccome il piano ferroviario in quel punto sarà innalzato di 2 metri si chiede di valutare la possibilità di mantenere o sottopasso automobilistico "basso" (non solo ciclopedonale come previsto) anche in corrispondenza del suddetto PL.	Necessari ulteriori approfondimenti. A seguito degli approfondimenti circa gli scenari di esondazione di riferimento in corso di svolgimento con i tecnici delle autorità idrauliche competenti (i.e. AIPO e Autorità di bacino del Fiume Po), si potrà valutare la proposta di sostituire i cavalcaferrovie previsti in progetto, ricadenti nella fascia C come da mappe di pericolosità idraulica del P.G.R.A. vigente, con sottopassi previ opportuni accorgimenti nonché a fronte dell'impegno da parte dell'ente che dovrà gestire la nuova viabilità ad inserire queste opere nel piano di emergenza / di protezione civile comunale/provinciale per il rischio alluvioni.

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
18	Paolo Capelli, PIZZIGHETTONE	4	DOMANDA: Il condominio Pirelli è distante 40 metri dall'attuale sede ferroviaria. Ora la distanza con il binario aggiuntivo verrà ulteriormente ridotta. Preoccupante soprattutto l'impatto legato alle vibrazioni già predenti attualmente ad ogni passaggio di treno (in particolare merci che non rispettano il rallentamento dovuto alla presenza del PL) Come verrà affrontato questo tema (perizie, indagini ecc...)?	Per la valutazione dell'impatto vibrazionale è stato svolta una campagna di rilievi per caratterizzare la risposta del terreno (NM3R01R22RHIM0004002A). In base a questi dati è stato sviluppato uno studio vibrazionale (NM3R01R22RGIM0004003A) per stimare l'impatto da vibrazioni secondo la norma UNI 9614, che indica le soglie per il disturbo da vibrazione alle persone . A garanzia del rispetto delle soglie verrà posizionato un ulteriore punto di monitoraggio ambientale di vibrazioni in fase di esercizio (VIF) proprio presso il villaggio Pirelli, in corrispondenza del punto VIL02 visibile nell'elaborato NM3R01R22P5MA0000002A. Si evidenzia come le soglie per il danno agli edifici siano indicate nella norm 9916 e sono di fatto di molto superiori a quelle per il disturbo alel persone utilizzate nel presente studio. Nel caso venisse variato il tracciato in questo particolare tratto, andrebbero rivisti sia lo studio vibrazionali e che i punti di monitoraggio.
19	Paolo Capelli, PIZZIGHETTONE	4	Dal progetto sembra che la fascia verde di protezione al quartiere Pirelli venga sacrificata per fare posto alla banchina ferroviaria e alla nuova recinzione che presumibilmente sarà molto più impattante dell'attuale in caso venga integrata con barriere antirumore. La proposta sarebbe pertanto quella di salvaguardare questa fascia verde frontale alla zona residenziale.	Il progetto prevede, a seconda degli spazi a disposizione, la piantumazione di un filare arboreo e di una siepe arbustiva tra la linea ferroviaria e via G.Pirelli al fine di ripristinare ed implementare la fascia verde ad oggi esistente ed utile anche a schermare le Barriere Antirumore che saranno comunque più prossime alla linea rispetto alla recinzione e distinte da quest'ultima. I suddetti interventi sono identificati come IA02-B6 e IA02-C8 e riportati nell'elaborato NM3R01R22P5IA0000002A - Opere a verde - planimetria degli interventi di mitigazione tav. 2 di 4
20	Paolo Capelli, PIZZIGHETTONE	4	DOMANDA: Il grande cavalcavia, e in generale la nuova viabilità, progettati per il collegamento della SP84 con la SP234, con la conseguente soppressione del relativo PL sono molto impattanti per il territorio. Siccome il piano ferroviario sul PL in quel punto sarà innalzato non può essere valutata la possibilità di realizzare un sottopasso (anche solo automobilistico) in modo da evitare il pesante impatto ambientale e urbano di un cavalcavia posto in quella posizione?	Necessari ulteriori approfondimenti. A seguito degli approfondimenti circa gli scenari di esondazione di riferimento in corso di svolgimento con i tecnici delle autorità idrauliche competenti (i.e. AIPO e Autorità di bacino del Fiume Po), si potrà valutare la proposta di sostituire i calcaferrovia previsti in progetto, ricadenti nella fascia C come da mappe di pericolosità idraulica del P.G.R.A. vigente, con sottopassi previ opportuni accorgimenti nonché a fronte dell'impegno da parte dell'ente che dovrà gestire la nuova viabilità ad inserire queste opere nel piano di emergenza / di protezione civile comunale/provinciale per il rischio alluvioni.
21	Paolo Capelli, PIZZIGHETTONE	4	Analizzando la tavola NM3R01R53P6SI0000004A che censisce i sottoservizi nell'area della stazione di Pizzighettone risulta non inserito il tracciato della fibra ottica posato da Open Fiber nel corso del 2022. Il tracciato dovrebbe essere stato realizzato in microtrincea ed essere sul lato destro di via Lungo Adda attraversando di conseguenza il PL dal medesimo lato, indicativamente come indicato dal tratteggio arancione nell'immagine allegata.	Open Fiber non ha mai risposto alla richiesta di censimento delle interferenze inoltrata in data 31/01/2023 alla PEC openfiber@pec.openfiber.it né al relativo sollecito inoltrato in data 09/08/2023; dunque non si è in possesso del tracciato delle reti di loro gestione. Il tracciato indicato in arancione verrà censito.
22	Paolo Capelli, PIZZIGHETTONE	4	Da valutare la possibilità di fare una variante all'attuale tracciato ferroviario di Pizzighettone spostando i binari all'esterno delle zone residenziali. La scelta comporterebbe la soppressione delle due attuali stazioni (Pizzighettone e Ponte d'Adda) e la necessità di creare una nuova stazione lungo il tracciato in posizione da definire.	A seguito dei contributi pervenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico dal Comune di Pizzighettone e dalla Petizione pubblica Pizzighettone sono stati analizzati 4 possibili soluzioni alternative, tutte posizionate a sud della linea ferroviaria esistente (LS). A nord della LS non sono state ipotizzate varianti di tracciato in quanto le aree risultano fortemente vincolate (vincolo paesaggistico e monumentale, aree a valenza ambientale, vincoli su edifici che risultano beni di archeologia industriale e vincoli su immobili ed aree di notevole interesse pubblico). Rispetto alle Varianti a Sud della LS ipotizzate si rileva che anche queste ricadono tutte all'interno del Parco dell'Adda Sud per gran parte del tracciato ed a tal proposito si evidenzia nello specifico che le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che " <i>i nuovi progetti di attraversamento dei fiumi Adda e Serio devono prevedere in via prioritaria il potenziamento degli attraversamenti esistenti. In ogni caso deve essere evitato l'attraversamento nelle zone naturalistiche e nei siti di Natura 2000</i> ". Inoltre, a Sud della LS oltre al suddetto Parco e a due aste fluviali vincolate) è presente l'area protetta afferente a Natura 2000 denominata "Morta di Pizzighettone"rispetto alla quale le varianti risultano avvicinarsi. Pertanto la soluzione ottimale che rappresenta il giusto compromesso tra i vincoli sopra descritti e le esigenze manifestate dal territorio è quella in cui il tracciato ferroviario si stacca dalla Linea Storica ad est del PL sull'SP84 superata la nuova opera sostitutiva NV07, che permane immutata, e tramite il posizionamento di flessi si allontana dall'abitato di Roggione spostando il binario più prossimo all'abitato fino a circa 20m rispetto l'attuale binario per poi riportarsi, prima del PL in località Roggione, sulla posizione della LS.
23	Paolo Capelli, PIZZIGHETTONE	4	Si chiede che vengano prese in considerazioni misure per limitare la propagazione di vibrazioni , che venga fatto uno studio sperimentale a campione, con raccolta di dati e monitoraggio in loco con una verifica di modelli matematici in considerazione delle peculiarità delle abitazioni presenti nel quartiere Pirelli.	Per la valutazione dell'impatto vibrazionale è stato svolta una campagna di rilievi per caratterizzare la risposta del terreno (NM3R01R22RHIM0004002A). In base a questi dati è stato sviluppato uno studio vibrazionale (NM3R01R22RGIM0004003A) per stimare l'impatto da vibrazioni secondo la norma UNI 9614, che indica le soglie per il disturbo da vibrazione alle persone . A garanzia del rispetto delle soglie verrà posizionato un ulteriore punto di monitoraggio ambientale di vibrazioni in fase di esercizio (VIF) proprio presso il villaggio Pirelli, in corrispondenza del punto VIL02 visibile nell'elaborato NM3R01R22P5MA0000002A. Si evidenzia come le soglie per il danno agli edifici siano indicate nella norm 9916 e sono di fatto di molto superiori a quelle per il disturbo alel persone utilizzate nel presente studio. Nel caso venisse variato il tracciato in questo particolare tratto, andrebbero rivisti sia lo studio vibrazionali e che i punti di monitoraggio.

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
24	Paolo Capelli, PIZZIGHETTONE	4	Necessità di approfondimenti in relazione alla problematica dlle vibrazioni e relative al documento NM3R01R22RGIM0004003A riguardante lo studio dell'impatto vibrazionale sugli edifici e le abitazioni	Nella relazione (NM3R01R22RGIM0004003A) è specificato come i limiti assunti siano quelli previsti per il disturbo alle persone individuati dalla norma UNI 9614. La norma specifica le tipologie di edifici da valutare dividendoli tra aree critiche (camere operatorie, laboratori, ..considerati solo negli intervalli di tempo in cui vengono utilizzati effettivamente), abitazioni (distingue tra periodo diurno e notturno), uffici e fabbriche. Le soglie per gli uffici e per le fabbriche sono maggiori rispetto a quelle individuate per le abitazioni, per questo non si applica la distanza critica individuata per le abitazioni alle altre destinazioni d'uso. Si sottolinea, inoltre, come lo studio svolto sia più che cautelativo nelle assunzioni, con aggiunta di fattori correttivi atti a tener conto dell'eventuale risonanza nella propagazione delle vibrazioni all'interno degli edifici. Per il danno agli edifici, invece, la norma da seguire è la 9916 che prevede soglie per il danno agli edifici di molto maggiori rispetto a quelle del disturbo alle persone utilizzate nel presente studio.
25	Paolo Capelli, PIZZIGHETTONE	4	DOMANDA: A proposito dell'impossibilità della costruzione di un sottopasso per la NV07 (attraversamento della ferrovia della SP84 a Pizzighettone). Si vorrebbe conoscere in cosa differisce la situazione della SP84 da quella di via Persico e via Brescia a Cremona (sottopassi ferroviari realizzati, tra il 2014-2015 in una zona dove la pericolosità è più elevata) e sapere che tipo di considerazioni o misure di mitigazione del rischio hanno consentito un attraversamento della ferrovia con sottopasso in questi due casi sopra menzionati e per quale ragione non possono essere utilizzate anche per la NV07 prevista per il progetto di raddoppio.	Necessari ulteriori approfondimenti. A seguito degli approfondimenti circa gli scenari di esondazione di riferimento in corso di svolgimento con i tecnici delle autorità idrauliche competenti (i.e. AIPO e Autorità di bacino del Fiume Po), si potrà valutare la proposta di sostituire i cavalcaferrovia previsti in progetto, ricadenti nella fascia C come da mappe di pericolosità idraulica del P.G.R.A. vigente, con sottopassi previ opportuni accorgimenti nonché a fronte dell'impegno da parte dell'ente che dovrà gestire la nuova viabilità ad inserire queste opere nel piano di emergenza / di protezione civile comunale/provinciale per il rischio alluvioni. Per completezza, si evidenzia che i sottopassi citati sono stati realizzati dal Comune di Cremona.
26	CCI colatacontinuaItaliana SpA, PIZZIGHETTONE	4	L'accesso allo stabilimento è caratterizzato attualmente da un curva con raggio ristretto e ipotizzare una strada secondaria ancora più vicina alla recinzione della CCI comporterebbe l'aggravarsi della condizione sopra descritta.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.
27	Comitato Quartiere San Biagio -CODOGNO	2	Si ritiene che il sottopassaggio stradale della SP 126 e il sottopassaggio pedonale (V.Carducci/V.le Risorgimento/Via Borsa non possano essere esclusi nell'ambito del progetto di raddoppio della linea Codogno-Piadena in quanto ricadenti in area contigua all'opera e pesantemente coinvolti nella fase attiva della stessa una volta realizzata ed in normale esercizio.	La medesima tematica è stata affrontata anche dal Comune di Codogno nel parere trasmesso nell'ambito del Dibattito Pubblico, seppur limitandosi alla permeabilità ciclopedonale della linea ferroviaria. Relativamente alla permeabilità carrabile, il Comune non ha rilevato criticità rimandando alle viabilità esistenti (viale Buonarroti verso sud in dir. Piacenza e viale Duca d'Aosta verso ovest in dir. Somaglia). Ciò premesso nella revisione progettuale a valle del Dibattito Pubblico, in coerenza alla richiesta del Comune, RFI si impegna a condurre gli approfondimenti richieste valutando la necessità o meno di riqualificare e/o potenziale il sistema di manufatti esistenti con riferimento al sottopasso di via Borsa).
28	Comitato di Quartiere 3 - Cremona	8	In occasione del raddoppio ferroviario Cremona-Cavatigozzi è stato realizzato, un manufatto in cemento armato, che si estende per oltre 1 km e si eleva fino a 2 metri oltre il piano di campagna che determina un forte impatto sul paesaggio circostante. Si chiede pertanto che, in occasione della nuova opera, si dia corso ad opere di mitigazione ambientale e paesaggistica, mediante la costituzione di fasce alberate, ed arbustive.	è necessario incrementare le opv previste e i relativi esporpri
29	Comitato di Quartiere 5_Residenti di Via Vecchia Dogana, CREMONA	8	Si vuole esprimere un parere fortemente negativo sulla designazione del cantiere RFI di Cremona e richiedere che venga individuata un'area alternativa. La richiesta deriva dalla volontà di tutelare la salute dei residenti che subiscono tali situazioni di irregolarità da troppo tempo e non possono essere caricati di ulteriori disagi.	Il cantiere (2.AR.01) è un cantiere di tipo ferroviario che per le sue caratteristiche (necessità di ricovero mezzi di cantiere che si muovono su rotaia e di approvvigionamento degli stessi) deve essere collocato all'interno dell'impianto della stazione di Cremona. Al fine minimizzare l'impatto delle attività di cantiere nella zona, nella fase progettuale successiva, si valuterà la possibilità di spostare l'area di stoccaggio 2.AS.01 e se possibile anche l'area 2.AR01, in una diversa posizione (ad esempio nell'area indicata dal Comune di Cremona) a condizione che rispetti le caratteristiche e i vincoli sulla scelta delle aree di cantiere che possono essere riassunte nei punti riportati di seguito: -disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare e non vincolate dal punto di vista ambientale, idraulico -Lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate; -facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con la viabilità principale; -Minimizzazione del consumo del territorio; -Minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico; -Riduzione al minimo delle interferenze con il patrimonio culturale esistente.

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
30	Comitato di Quartiere 5_Residenti di Via Vecchia Dogana, CREMONA	8	Si evidenzia la prossimità tra il cantiere RFI (in rosso) e le abitazioni (in verde). La distanza media tra cantiere e abitazioni è di circa 20 metri e in corrispondenza di via Mosconi la distanza si riduce a circa 10 metri.	Di seguito si riporta un'immagine delle aree di cantiere su ortofoto, da cui si può evidenziare che l'estensione dell'area di cantiere (2.AR.01+2.AS01) è inferiore rispetto a quella riportata nella slide del DP, l'area in blu è il cantiere armamento e tecnologie 2.AR.01, mentre quella in magenta è l'area di stoccaggio 2.AS.01. Al fine di aumentare la distanza tra le abitazioni, e le aree di cantiere nella fase progettuale successiva si valuterà la possibilità di spostare l'area di stoccaggio 2.AS.01, in una diversa posizione (ad esempio nell'area indicata dal Comune di Cremona) a condizione che rispetti le caratteristiche e i vincoli sulla scelta delle aree di cantiere che possono essere riassunte nei punti riportati di seguito: -disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare e non vincolate dal punto di vista ambientale, idraulico; -Lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate; -facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con la viabilità principale; -Minimizzazione del consumo del territorio; -Minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico; -Riduzione al minimo delle interferenze con il patrimonio culturale esistente.
31	Coldiretti Cremona		Osservazioni in merito: al Consumo di suolo, alle interferenze con il reticolo irriguo, alla viabilità locale, ai danni ai fondi agricoli	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
32	Coldiretti Mi Lo		Osservazioni in merito: al Doppio Binario in variante, alla Viabilità, ai Poderi Interclusi, ai Reliquati, ai Danni Fondiari, alla gestione della rete irrigua	Osservazione di carattere generale. Le tematiche riportate sono già state oggetto di approfondimento nell'ambito dello sviluppo del PFTE presentato in Dibattito Pubblico e lo saranno ulteriormente nella revisione del PFTE post Dibattito, anche in relazione alla presente osservazione. Ciò detto, si evidenzia che la scelta delle soluzioni da adottare è finalizzata a minimizzare gli impatti su viabilità, poderi interclusi, reliquati e dani fondiari. Per quanto concerne la gestione della rete irrigua si fa presente che ne verrà garantita la continuità.
33	Comitati e Associazioni Ambientaliste delle Province di Mantova e Cremona		Si chiedono migliori soluzioni per ridurre l'impatto ambientale e il consumo di suolo. Garanzia di un adeguato servizio sostitutivo della linea ferroviaria. Richiesta di cancellazione dagli atti di programmazione regionale del progetto autostradale regionale Cremona-Mantova e modifica conseguente del progetto del raddoppio ferroviario. Integrazione di raccordi ferroviari dell'area Cremona Mantovca	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare. In merito alla futura autostrada regionale Cremona Mantova, Regione Lombardia, nel parere espresso nell'ambito del DP e nelle successive interlocuzioni, ha confermato che l'autostrada costituisce un obiettivo prioritario infrastrutturale di interesse regionale e sovregionale ai sensi dell'art. 20, comma 4, della l.r.n.12/2005.
34	Comitati e Associazioni Ambientaliste delle Province di Mantova e Cremona		Criticità in merito al consumo di suolo e ai tempi di realizzazione il cui cronoprogramma prevede la conclusione dei lavori nel 2036/38	Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l'organizzazione logistica dei cantieri ed individuando una possibile programmazione/organizzazione dei lavori che non risulta quindi vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore intenderà attuare nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, delle caratteristiche funzionali delle opere in progetto e dei tempi e costi previsti per la loro realizzazione in contratto. Per quanto riportato sopra, nella fase di progettazione esecutiva l'appaltatore, preso visione dello stato dei luoghi, valuterà la possibilità di ottimizzare le aree di cantiere e i tempi di realizzazione delle opere, nel rispetto delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
35	COMITATI No autostrade CR-MN e TI-BRE, Torre de' Picenardi		Osservazioni sull'impatto paesaggistico. Il piano del ferro attuale è già in rilevato rispetto ad un piano di campagna mediano, in alcuni tratti anche di 1 metro e più. Il raddoppio che può essere in rilevato anche di 2,5- 3 mprevederà un incremento notevole dell'altezza e della lunghezza dei cavalcavia, nonché delle barriere antirumore, che potrebbero arrivare ad una altezza di oltre 10 metri complessivi (7,5 m dal piano del ferro). Se così fosse, l'impatto di cavalcavia e barriere fonoassorbenti costituirebbe un deturpamento paesaggistico senza precedenti.	1., 3. e 6. Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare. 2. Le tempistiche scaturiscono da un programma lavori per fasi sviluppato nel corso della progettazione (3 lotti realizzativi). 4. Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. 5. Necessari ulteriori approfondimenti. Per quanto concerne i cavalcavia sono in corso di svolgimento approfondimenti circa gli scenari di esondazione di riferimento con i tecnici delle autorità idrauliche competenti (i.e. AIPO e Autorità di bacino del Fiume Po): si potrà valutare - per ridurre l'impatto paesaggistico - la sostituzione dei cavalcavia previsti in progetto, ricadenti nella fascia C come da mappe di pericolosità idraulica del P.G.R.A. vigente, con sottopassi previ opportuni accorgimenti nonché a fronte dell'impegno da parte dell'ente che dovrà gestire la nuova viabilità ad inserire queste opere nel piano di emergenza / di protezione civile comunale/provinciale per il rischio alluvioni. Il progetto prevede opere a verde che assolvono anche la funzione di schermare l'infrastruttura e le opere connesse, le stesse saranno revisionate, in conseguenza anche della eventuale riprogettazione delle opere, in linea con le richieste pervenute in DP. 7-8. Non si rileva la necessità di prevedere una nuova opera di sottoattraversamento della linea ferroviaria per la mobilità dolce, le pendenze adottate nel progetto sono già limitate al 5%, coerenti con quanto previsto dalla normativa Regionale e Nazionale per il superamento delle barriere architettoniche 9-10. Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale. Si segnala tuttavia che il futuro progetto dell'Autostrada Cremona-Mantova risulta incompatibile con il percorso ciclopedonale richiesto. 11. Vedasi punto 4 12. Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.
36	Comitato pendolari inOrario linea Mantova – Cremona - Milano		Per i lavori della tratta Piadena – Cremona si chiede di poter valutare la possibilità di istituire un collegamento ferroviario alternativo che possa fare Mantova – Piadena – Brescia – Milano oppure Mantova – Piadena – Parma – Milano. Per la tratta Cremona – Codogno, vista la già preventivata chiusura di circa 4 anni, si chiede di poter far effettuare la deviazione Cremona – Piacenza – Milano	Durante lo sviluppo dei successivi step progettuali verranno valutati congiuntamente con Regione Lombardia eventuali collegamenti ferroviari alternativi da istituire durante i lavori.
37	Comune di Acquanegra	6	Centro sportivo comunale (fg 5 mappale 116), viene espropriata una piccola porzione che non consente l'agibilità complessiva del campo. Viene eporposto di realizzare un centro sportivo comunale nell'area posta in lato est del preesistente (fg. 6 mappale 88 e 95). Esecuzione dell'intervento di riposizionamento del campo sportivo in maniera anticipata per consentire la funzionalità dell'area	Nella successiva revisione progettuale RFI valuterà nel dettaglio la situazione per ridurre al minimo gli espropri al fine di mantenere l'agibilità complessiva del campo. Qualora non risultasse fattibile, si attiverà un confronto con l'Amministrazione per definire la soluzione da perseguire.
		6	Sottopasso in sostituzione del PL: verifica raggi di curvatura, larghezza carreggiate, ecc., per consentire transito anche di mezzi pesanti per trasporti di manufatti ad uso agricolo	L'osservazione fa riferimento ad un'opera non oggetto del seguente intervento.
		6	Mantenimento della viabilità e del PL durante le lavorazioni	L'osservazione fa riferimento ad un'opera non oggetto del seguente intervento.
		6	Opera compensativa: palestra polifunzionale con campi regolamentari da tennis, basket, pallavolo con tribune laterali	Opera compensativa, non strettamente funzionale al raddoppio quindi non accoglibile

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
38	Comune Cappella de' Picenardi	12	Avvicinamento cantiere del raddoppio ferroviario il più possibile al binario esistente, in quanto tale avvicinamento, oltre a danneggiare il meno possibile il territorio, risponde alla necessità di non impedire l'accesso al cimitero di Isoello	Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l'organizzazione logistica dei cantieri ed individuando una possibile programmazione/organizzazione dei lavori che non risulta quindi vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore intenderà attuare nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, delle caratteristiche funzionali delle opere in progetto e dei tempi e costi previsti per la loro realizzazione. Si precisa che le aree di lavoro che interessano le opere da realizzare (nuove viabilità, opere di linea, raddoppio ferroviario...) di colore avana sono le aree strettamente necessarie per la realizzazione delle opere, per cui non possono essere risagomate se non in modo limitato, mentre le aree dei cantieri operativi (verdi), le aree di stoccaggio (magenta) e le aree tecniche (arancio) posso essere ri-sagomate o rilocate. Per cui la richiesta di avvicinare i cantieri (operativo, stoccaggio e tecnico) alla linea ferroviaria e non impedire l'accesso al cimitero di Isoello come anche il periodo indicato per la realizzazione di alcune opere, verrà evidenziata al futuro appaltatore che ne terrà conto nella fase di redazione del progetto esecutivo.
		12	Cavalcaferrovia e Bretella per accesso al cimitero di Isoello	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
		12	Riqualificazione dell'attuale strada comunale che si interseca con la strada provinciale SP28	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
		12	Un elemento di novità rispetto alle osservazioni precedenti consiste nel chiedere di non riqualificare la strada comunale indicata con il nr. 02 ma si chiede la riqualificazione della strada provinciale SP 27	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.
		12	Si ritiene indispensabile programmare un intervento di riqualificazione viabilistica anche in lato nord del territorio comunale zona di insediamento delle attività produttive, che necessitano di far transitare in sicurezza i mezzi pesanti legati al traffico commerciale delle medesime attività.Si suggerisce la realizzazione di una rotatoria e riqualifica del tratto SP28 che collega la SPEXSS10 al centro abitato del Comune	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
		12	Tutte le proposte descritte trovano il consenso di Comune di Derovere, Pieve San Giacomo, Consorzio Agrario di Cremona, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio incremento irriguo Cremonese	-
116		12	Realizzazione dei manufatti dovranno essere realizzati al di fuori del periodo tra il 1° aprile e il 30 settembre, per rispettare il periodo della stagione irrigua	-
		12	La realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione della SPEX10 con la SP28 e il conseguente allargamento della SP28 fino all'ingresso del Centro abitato in quanto per i cittadini, le attività, i mezzi del trasporto pubblico a servizio delle scuole e dei lavoratori pendolarisará l'unica viabilità percorribile che non interferisce con il cantiere della ferrovia e delle relative opere compensative	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
39	Comune di Codogno	2	Rifacimento sottopasso ferroviario via Mario Borsa per collegare quartiere San Biagio con Stazione ferroviaria	Nella revisione progettuale a valle del Dibattito Pubblico, in coerenza alla richiesta del Comune, RFI si impegna a condurre gli approfondimenti richiesti valutando la necessità o meno di riqualificare e/o potenziale il sistema di manufatti esistenti con riferimento al sottopasso di via Borsa).
		8	Si chiede di esplicitare, tenuto conto dell'incertezza dovuta alla fase preliminare di progettazione, il presumibile periodo di inizio dell'interruzione del servizio (es: a partire dal Gennaio 2026...) al fine di poter aver cognizione del periodo di disservizio.	Ad oggi l'avvio dei lavori è previsto nel I semestre 2027, nell'hp che i finanziamenti per l'avvio delle attività negoziali vengano resi disponibili nel II semestre 2025.
		8	Per la medesima interruzione di cui al punto precedente si chiede di esplicitare il tipo di soluzioni provvisorie previste per la la mobilità in entrata ed uscita dal Comune di Cremona. Si osserva come lo spostamento dell'attuale trasporto su ferrovia a trasporto su gomma, per un periodo di circa 4 anni, porti inevitabilmente a ad un importante appesantimento delle tematiche ambientali legate, come noto, a tali soluzioni (Co2, traffico, Pm etc..).	Anche al fine di limitare gli impatti indicati, durante lo sviluppo dei successivi step progettuati verranno valutati congiuntamente con Regione Lombardia eventuali collegamenti ferroviari alternativi da istituire durante i lavori.
		8	Si chiede di valutare una soluzione che porti anche ad un rafforzamento delle linee su ferro in altre direzioni che possano bypassare l'interruzione dei lavori, in particolare un rafforzamento/implementazione delle linee: Brescia-Cremona-Piacenza, Cremona-Parma, Cremona-Treviglio	Vedasi punto precedente

N° progr -	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
40	Comune di Cremona	8	Le tavole del progetto di fattibilità tecnico economica prevedono, in Località-frazione “Cavatigozzi” tra il Comune di Cremona e il Comune di Sesto ed uniti la risoluzione dell’interferenza di PL attraverso il sottovia denominato SL 12 al km 22+215 (dossier pag. 51 e 53). Nel merito si osserva e si chiede di esplicitare: 1) come viene risolto il problema relativo agli accessi carrai siti in via Stazione, nel Comune di Cremona, ai civici 43,41,35,33, 2) dalla tavola progettuale denominata “Planimetria di progetto con dati di tracciamento - Asse principale” in relazione a NV12 NUOVA VIABILITA' AL KM 22+215 si evince che la nuova nuova rotatoria a 4 braccia si trova a quota superiore rispetto alla via Stazione. Questo dislivello comporta la realizzazione di una scarpata che di fatto renderebbe impraticabile parte dell’attuale via Stazione. Si chiede di valutare nel merito la situazione esistente adeguando, se necessario, l’ipotesi progettuale.	I rami di accesso alla rotatoria che si collegano a via Stazione sono stati progettati per allinearsi alla stessa quota dell'esistente in corrispondenza dei vari accessi. Nella successiva fase progettuale, verrà eliminato il refuso della scarpata, evidenziando il ripristino degli accessi.
		8	In relazione al sottopasso ciclopeditale previsto nel Comune di Cremona in Via Picenengo - Via Collegio, si chiede di esplicitare il tipo di illuminazione pubblica prevista per la soluzione illuminotecnica. Si chiede altresì di considerare la necessità che la sede ciclopeditale di nuova realizzazione venga realizzata con finitura in binder e tappeto d’usura fino al raccordo con le strade secondarie esistenti. E’ opportuno inoltre che la viabilità locale prevista con il nuovo sottopasso garantisca comunque il transito sulla via Collegio. Nel merito della soluzione prevista si osserva come la collocazione del sottopasso interferisce con la presenza di importanti sottoservizi (oleodotto e gas, come evidenziato anche dalle paline in loco), al fine dell’economicità della realizzazione sarebbe opportuno valutare lo spostamento dello stesso sottopasso ad est di via Picenengo. Si chiede, a prescindere dalla soluzione prevista di prevedere il mantenimento del transito sulla via Collegio.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.
		8	In via della vecchia dogana, prospiciente alla sede ferroviaria, vi è la presenza di una vasta area usata quale cantiere di armamento/tecnologie e area di stoccaggio. Le operazioni che avvengono in tale area sono già oggetto di frequenti segnalazioni per disturbi sonori. Si evidenzia in tal senso la presenza di elementi di criticità legati all'utilizzo di tale area viste le superfici interessate (Lotto 2, Comune di Cremona, via della Vecchia Dogana, “2.AR.01 Cantiere Armamento e Tecnologie 14.000 mq – 2.AS.01 Area Stoccaggio FV 07 11.000 mq”) e le problematiche ambientali già esistenti. A tal riguardo si chiede di valutare una possibile alternativa all'utilizzo di tale area, con interessamento di altro sito, dislocato in luogo più periferico o meglio, esterno al sito. Qualora non fosse possibile, si chiede di esplicitare nel dettaglio il ruolo che avrà tale area nella realizzazione dei Lotti 1 e 2 con individuazione preventiva di tutte le soluzioni operative previste per il contenimento delle eventuali problematiche sonore (es. installazione di pannelli fonoassorbenti o altre soluzioni operative), nonché la valutazione degli impatti derivanti dal traffico da e per tale sito e le conseguenze in termini ambientali delle emissioni, durante la fase di cantiere. A titolo meramente di contributo tecnico, in relazione alle tematiche/problematiche specifiche da affrontarsi in sede di progettazione definitiva/esecutiva, si evidenzia l’opportunità di affrontare specifiche valutazioni in termini di pratiche da adottare volte al contenimento dei vari impatti tra cui, ad esempio: ridurre i tempi delle lavorazioni notturne prevedendo azioni volte a minimizzare il di- sturbo alla popolazione; definire precisamente i layout dei cantieri fissi e i macchinari impiegati per la realizza- zione dell’opera; dovrà essere posta particolare attenzione alle procedure di manuten- zione dei mezzi e delle attrezzature e dovranno essere individuate adeguate modalità operative atte a minimizzare l’impatto acustico; dovrà essere assicurata l'efficacia delle misure di mitigazione previste per ridurre le pressioni ambientali conseguenti alle attività di cantiere (lavorazioni, scarico/carico inerti, movimentazione di automezzi pesanti e di trasporto, ecc..), al fine di non creare molestia ai residenti, in modo particolare nelle ore notturne; dovranno adottarsi adeguate misure di mitigazione lungo i percorsi stradali utilizzati dai mezzi da e per le aree di stoccaggio/smaltimento terre da scavo, particolarmente lungo i tratti prospicienti le abitazioni e dovrà essere definita la durata del deposito temporaneo nelle “aree logistiche previste in progetto”; si dovrà fornire maggior dettaglio circa l’utilizzo previsto presso i siti indicati e dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza dai vari siti di produzione.	Il cantiere (2.AR.01) è un cantiere di tipo ferroviario che per le sue caratteristiche (necessità di ricovero mezzi di cantiere che si muovono su rotaia e di approvvigionamento degli stessi) deve essere collocato all'interno dell'impianto della stazione di Cremona. Al fine minimizzare l’impatto delle attività di cantiere, nella fase progettuale successiva, si valuterà la possibilità di spostare l’area di stoccaggio 2.AS.01 e se possibile anche l’area 2.AR.01, in una diversa posizione (ad esempio quella indicata a Nord dell’impianto ferroviario) a condizione che rispetti le caratteristiche e i vincoli sulla scelta delle aree di cantiere, che possono essere riassunte in: -disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare e non vincolate dal punto di vista ambientale, idraulico; -Lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate; -facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con la viabilità principale; -Minimizzazione del consumo del territorio; -Minimizzazione dell’impatto sull’ambiente naturale ed antropico; -Riduzione al minimo delle interferenze con il patrimonio culturale esistente. Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l’organizzazione logistica dei cantieri ed individuando una possibile programmazione/organizzazione dei lavori che non risulta quindi vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l’Appaltatore intenderà attuare nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, delle caratteristiche funzionali delle opere in progetto e dei tempi e costi previsti per la loro realizzazione. Le osservazioni/problematiche sollevate in merito, contenimento dei tempi di lavorazioni notturne, definizione dei layout dei cantieri fissi e dei macchinari impiegati, minimizzazione dell’impatto acustico ecc., verranno girate al futuro appaltatore che ne terrà conto nella fase di redazione per progetto esecutivo all’interno del quale verrà dettagliata la cantierizzazione. I potenziali impatti ambientali in corso d’opera e le relative misure di prevenzione e mitigazione sono stati valutati nell'ambito del Progetto Ambientale della Cantierizzazione (NM3R00R52RGCA0000002A) che sarà sottoposto alle Autorità competenti in fase di VIA. In fase di progettazione esecutiva l'Appaltatore avrà l'obbligo contrattuale di aggiornare le valutazioni fatte nel PFTE sulla base della propria organizzazione dei lavori e della configurazione finale del sistema della cantierizzazione. La localizzazione degli interventi di mitigazione previsti nella presente fase progettuale è illustrata nelle planimetrie di progetto NM3R00R52P5CA0000001A-NM3R00R52P5CA0000009A
		8	In merito al sottopasso in via Ospedaletto si osserva come la commistione con aree e strutture private possa portare a criticità. Si chiede di valutare lo spostamento dello stesso sottopasso a est, in proseguo della via ospedaletto posta a est. Lo spostamento del percorso agevolerebbe le pratiche relative agli espropri in quanto il nuovo percorso proposto insiste su aree comunali congiungendosi poi su Via Viandanti. Pertanto andrebbe considerata la possibilità di rifare il sottopasso non in prossimità di quello esistente, ma più ad est di circa 120 m, con la possibilità di coinvolgere unicamente aree di proprietà comunale a nord e a sud della linea ferroviaria.	Osservazione parzialmente accoglibile. La richiesta risulta parzialmente accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale. Tuttavia si segnala che non è possibile riproporre il tracciato ipotizzato in quanto non sarebbero garantite pendenze coerenti con quanto previsto dalla normativa Nazionale e Regionale per il superamento delle barriere architettoniche. Verrà posposta una soluzione alternativa simile a quella indicata. (SL35)

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
		8	Si fa notare che due dei proposti attraversamenti in Comune di Cremona, Cavatigozzi e Picenengo, risultano essere contigui su aree PLIS DEL Po e del Morbasco, pertanto dovrà essere effettuato uno specifico approfondimento sul tema di possibile disturbo alle specie in relazione alla vicinanza e consistenza dei lavori e impatti anche sulla vegetazione esistente	Al fine di analizzare gli impatti su tutte le componenti ambientali, incluse vegetazione e fauna, è stato fatto uno Studio di Impatto Ambientale corredato di screening di Valutazione di Incidenza Ambientale e di studio Paesaggistico che, a valle della chiusura del Dibattito Pubblico sarà inviato agli Enti e pubblicato per eventuali osservazioni nell'ambito della procedura di VIA.
		8	Si evidenzia che il Comune nella previsione del Programma Integrato d'Intervento denominato "Città dello Sport", attualmente vigente, ha già pianificato la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale (Tav. 4.2 e ss) che pone in collegamento l'areale boscato a nord della linea ferroviaria, con gli ambiti sportivi posti a sud della stessa (tutte aree di proprietà comunale), col fine di collegare le varie "stanze" che compongono la "Città dello Sport". A fronte di ciò se ne chiede la realizzazione, al fine di avere un effettivo coordinamento tra gli strumenti di pianificazione e anche nell'accezione di possibile varco alla cesura che il realizzando raddoppio ferroviario opererà nel territorio a livello di continuità della Rete Ecologica (vedasi punto successivo).	Opera attualmente non prevista in PFTE, si rimandano la valutazione al successivo iter autorizzativo
		8	In relazione al cantiere di via Vecchia Dogana, si propongono di valutare lo spostamento dell'attuale previsione di cantiere, sito in Via della Vecchia Dogana, collocando il cantiere nell'area libera a nord dell'attuale stazione ferroviaria in adiacenza alle vie S. Francesco e Via Cimitero.	Si prende in carico la possibilità di spostare l'area di stoccaggio 2.AS.01 e se possibile anche l'area 2.AR01 nell'area indicata a Nord dell'impianto ferroviario in adiacenza alle vie S. Francesco e Via Cimitero, a condizione che rispetti le caratteristiche e i vincoli sulla scelta delle aree di cantiere, che possono essere riassunte in: -disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare e non vincolate dal punto di vista ambientale, idraulico; -Lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate; -facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con la viabilità principale; -Minimizzazione del consumo del territorio; -Minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico; -Riduzione al minimo delle interferenze con il patrimonio culturale esistente.
		8	TEMA RETE ECOLOGICA E CORRIDOI ECOLOGICI DEL PGT: stante la cesura fisica determinata dalla nuova infrastruttura e relative barriere di protezione, si chiede di analizzare il tema della rete ecologica pensando e realizzando opportuni sottopassi con finalità di corridoi ecologici per il passaggio della fauna autoctona. Si Allega quanto sviluppato nel PGT, sulla questione delle cesure infrastrutturali sia in essere, sia potenziali, nell'ambito della Rete Ecologica Locale (rif. PdS del PGT). (Vedere allegati)	La tratta di ingresso a Cremona fino circa al km 28+500 è già raddoppiata e dunque non è oggetto dell'intervento in oggetto se non per interventi sui binari, pertanto si rimandano ad altri eventuali interventi il riscontro in merito a tale tratta. Per la tratta in uscita da Cremona inseriremo dei passaggi faunistici tra i km 29+900 e 30+200 , dove sono segnalati nel PGT di Cremona sia dei "corridoi ecologici" intersecati dalla linea in progetto sia "elementi di verifica della progettazione della trasformazione" Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
		5	Nel Comune di Grumello Cremonese ed Uniti sono segnalati 4 aree (rif NM3R00R53P3CA0000001A, vedere Figura 1– Evidenziate, aree previste nel Comune di Grumello Cremonese ed Uniti (fonte NM3R00R53P3CA0000001A). Si chiede di sapere quali sono le reali aree che si intendono utilizzare nel territorio comunale e con quali finalità, con particolare riferimento a queste: 1) 3.AS.13: Area di stoccaggio nei pressi PL soppresso (nella scheda indicata 1.AS.13, rif NM3R01R53RGCA0000001A), unica area rappresentata in planimetria NM3R01R53P6CA0000009A; 2) 3.AS.17: Area di stoccaggio, non presente scheda di dettaglio; 3) 3.AT.08: Area tecnica, non presente scheda di dettaglio; 4) 3.CO.08: Cantiere operativo, non presente scheda di dettaglio	La planimetria NM3R00R53P3CA0000001A non permette di capire nel dettaglio (vista la scala dell'elaborato) la reale dislocazione e disposizione delle aree di cantiere per cui si deve far riferimento all'elaborato NM3R01R53RGCA0000001A, per la descrizione delle aree di cantiere e alla planimetria NM3R01R53P6CA0000009A per l'ubicazione delle stesse. Si precisa che le aree: -Area di stoccaggio 3.AS.13; -Area di stoccaggio 3.AS.17; -Area tecnica 3.AT.08; -Cantiere operativo 3.CO.08; sono le aree di cantiere previste per altro appalto. Per cui l'unica area di cantiere prevista per questo appalto è l'area di stoccaggio 1.AS.13, la cui finalità e caratteristiche sono riportate nella relazione NM3R01R53RGCA0000001A
		5	Nella valutazione degli impatti sulla viabilità viene fatta una stima del numero di transiti medio giornaliero, aggregato sulle due arterie maggiormente impattate (SP ex SS415 e SP235). Si ritiene necessario un approfondimento sul tema, in quanto il numero di veicoli effettivamente circolanti è influenzato anche da locali limitazioni del traffico: ad esempio, è vietato l'attraversamento del centro abitato di Grumello Cremonese da parte dei mezzi pesanti, ciò porta inevitabilmente ad un aggravio del traffico impattante sulla SP235. Considerando che i territori situati lungo la SP235 sono interessati da nuovi insediamenti già autorizzati e da altre proposte in via di valutazione dagli Enti preposti, è fondamentale, per i Comuni interessati, avere una stima il più possibile realistica e calata sulle tratte di interesse dell'impatto dato dai mezzi impegnati nell'intervento.	La tipologia e la localizzazione degli interventi previsti dal progetto hanno suggerito lo sviluppo di un'analisi dedicata per ogni singola viabilità in oggetto. A tal fine l'assetto dei flussi di traffico è stato ricostruito utilizzando big data di tipo FCD espansi all'universo con una proiezione effettuata in base a delle sezioni di rilievo ANAS. Tale modalità ha restituito una fotografia dell'attuale assetto dei flussi di traffico statisticamente affidabile e non di tipo aggregato e che quindi risulta rappresentativo anche di eventuali effetti connessi a politiche di regolazione del traffico eventualmente in vigore. Fermo restando che la valutazione degli incrementi di traffico derivanti da eventuali sviluppi urbanistici, esula dai fini dello studio si segnala come i risultati ottenuti nello studio non solo evidenziano performance delle viabilità analizzate ottimali rispetto ai flussi di traffico attuali ma anche residui di capacità in grado di assorbire eventuali incrementi di traffico futuri. Inoltre si precisa che per i mezzi pesanti derivanti dalla realizzazione degli interventi, le tavole della cantierizzazione individuano delle viabilità potenzialmente interessate da questi mezzi e che di norma si prediligono le arterie di scorrimento a maggiore capacità veicolare per minimizzare l'impatto sulle viabilità locali.

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
41	Comune Grumello Cremonese ed Uniti	5	Approvvigionamento dei materiali. Non è chiaro se sono state già individuate le cave di prestito, se queste sono previste in zona e quali potrebbero esserne gli impatti	Il PFTE è corredato di una relazione specialistica dal titolo "Siti di Approvvigionamento e smaltimento" nella quale sono state censite le cave in esercizio da cui indicativamente potranno essere approvvigionati i materiali inerti necessari per la realizzazione delle opere. In fase di progettazione esecutiva l'Appaltatore ha facoltà di confermare i siti di approvvigionamento o integrare l'elenco delle cave. Gli impatti ambientali connessi al flusso di traffico per l'approvvigionamento dei materiali da siti esterni sono stati valutati nell'ambito del Progetto Ambientale della Cantierizzazione (NM3R00R52RGCA000002A)
		5	Programma lavori. La valutazione del reale impatto delle lavorazioni risulta difficile, in quanto le macrofasi descritte del programma lavori risultano eccessivamente accorpate. E' auspicabile che, nello sviluppo del progetto, possa essere definita una ottimizzazione delle sottofasi (che nel programma lavori non risultano visibili, come sotto segnalato) tale da ridurre l'impatto delle interruzioni di traffico sull'utenza.	Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l'organizzazione logistica dei cantieri ed individuando una possibile programmazione/organizzazione dei lavori che non risulta quindi vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore intenderà attuare nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, delle caratteristiche funzionali delle opere in progetto e dei tempi e costi previsti per la loro realizzazione. Il livello di dettaglio del programma lavori è commisurato alla fase progettuale in essere (Progetto di fattibilità tecnico economica), per cui nelle successive fasi progettuali verrà sviluppato fino al dettaglio richiesto per le singole opere, nella fase di progettazione esecutiva/costruttiva. Nella fase di progettazione esecutiva, l'appaltatore presa visione dello stato dei luoghi e delle indicazioni fornite, potrà eventualmente adeguare/modificare il progetto della cantierizzazione e ottimizzare il programma lavori al fine di ridurre al minimo i disagi.
		5	Geotecnica. Si segnala che nel Lotto 1 c'è un refuso nelle frecce di direzione, si suppone siano rimaste le frecce relative al Lotto 2 (Cremona-Mantova) mentre il lotto 1 è compreso fra Codogno e Cremona	Nella successiva fase progettuale verrà corretto il refuso
		5	Interventi sulla viabilità . NM3R.00.R.16.RG.TS0003.001.B: con riferimento all'opera anticipata NV09 (eliminazione PL 13+425 e PL 14+547), si precisa che il PL 13+425 è attualmente utilizzato dai mezzi agricoli a servizio dei fondi attigui e impegnati nel trasporto del materiale destinato a numerosi impianti biogas, in quanto la strada vicinale "della Micca", che collega SP235 e SP48 è utilizzata per evitare l'attraversamento del centro abitato di Grumello. Il traffico risulta, allo stato attuale, variabile lungo l'anno in funzione delle colture, nei periodi di punta si possono stimare fino a 40- 50 mezzi giorno, i veicoli utilizzati possono superare i 500q.li a pieno carico.	L'osservazione fa riferimento ad un'opera non oggetto del seguente intervento e pertanto si rimandano le valutazioni all'iter autorizzativo specifico dell'opera in argomento.
42	Comune di Malagnino	9	Il Comune esprime contrarietà alla realizzazione del Cavalcferrovia NV14 per le seguenti motivazioni: 1) Consumo di suolo importante; 2) impatto paesaggistico devastante; 3) • Manutenzione considerevole del manufatto, del manto stradale e dei giunti di dilatazione	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Si segnala come l'osservazione fa riferimento ad un'opera approvata dalla Provincia di Cremona. Eventuali modifiche andranno concordate con il concessionario dell'Autostrada Cremona-Mantova
		9	L'Amministrazione richiede uno studio di fattibilità al fine di verificare l'impatto sul territorio e se esistono le condizioni per poter realizzare un sottopasso in Via Stazione, nel territorio comunale di Malagnino, ovvero sullo stesso sedime della SP 26, CON ALTEZZA MASSIMA DI 3.50 mt.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Si segnala come l'osservazione fa riferimento ad un'opera approvata dalla Provincia di Cremona. Eventuali modifiche andranno concordate con il concessionario dell'Autostrada Cremona-Mantova
		9	Proposte alternative al Cavalcferrovia NV14 dovranno essere valutate da altre amministrazioni in guanto insistenti in zone agricole esterne al territorio comunale di Malagnino. 1. Si esprime contrarietà alla realizzazione del Cavalcferrovia NV15 per le seguenti motivazioni: 1) Impatto paesaggistico devastante poiché il manufatto è previsto a breve distanza dall'unico bene architettonico tutelato presente nella tratta Cremona-Piadena, ovvero la villa seicentesca ubicata in località Ca de Marozzi; 2) Manutenzione considerevole del manufatto, del manto stradale e dei giunti di dilatazione; 3) In alternativa alla realizzazione del predetto cavalcferrovia, si richiede la realizzazione di un sottopasso sullo stesso tracciato.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Si segnala come l'osservazione fa riferimento ad un'opera approvata dalla Provincia di Cremona. Eventuali modifiche andranno concordate con il concessionario dell'Autostrada Cremona-Mantova
		9	Per le viabilità alternative oggetto di valutazione si richiede la realizzazione anticipata poiché ritenute vitali sia per il transito veicolare sull'asse nord sud e sia per l'accesso ai fondi agricoli.	Tale indicazione verrà girata all'appaltatore che ne terrà conto nella fase di redazione del programma lavori esecutivo, anticipando (ove possibile) la realizzazione delle viabilità alternative prima di chiudere le viabilità da abbandonare, salvaguardando l'accesso ai fondi agricoli, tutto nel rispetto dei lavori previsti in progetto
		9	1. Si esprime la contrarietà alla realizzazione della nuova massicciata ferroviaria (variante) prevista in aderenza a quella esistente: 1) Il consumo di suolo sarebbe devastante poiché verrebbero sacrificati importanti superfici utilizzate per l'agricoltura biologica; 2) Il binario/massicciata attualmente in esercizio, ad opere terminate, verrebbe abbandonato ed il suolo non potrebbe essere riutilizzato né come terreno agricolo e difficilmente come eventuale percorso ciclabile.	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
	Malagnino	9	In alternativa alla costruzione dei nuovi binari/massicciata si richiede l'interruzione totale del traffico ferroviario attuale nella tratta Cremona-Piadena, così come messo in essere nel tratto Mantova - Bozzolo, organizzando su gomma il traffico merci e passeggeri	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
		9	A compensazione dei disagi si chiedono le seguenti opere: 1) Allargamento della SP 26 a partire dalla Via Sant'Ambrogio (SP 27 Postumia) sino all'ingresso delle aziende Martino Rossi SPA e Ca de Alemanni;	Opera compensativa, non strettamente funzionale al raddoppio
		9	A compensazione dei disagi si chiedono le seguenti opere: 2) Messa in sicurezza ed allargamento della strada comunale che conduce dalla località di Villa Ripari alla frazione di San Savino;	Opera compensativa, non strettamente funzionale al raddoppio
		9	A compensazione dei disagi si chiedono le seguenti opere: 3) Realizzazione di piste ciclabili (mobilità dolce) in aderenza alle nuove ipotetiche viabilità;	Opera compensativa, non strettamente funzionale al raddoppio
		9	A compensazione dei disagi si richiedono le seguenti opere: 4) Installazione illuminazione pubblica sulla pista ciclabile esistente che unisce Malagnino alla Cascina Ronchetto.	Opera compensativa, non strettamente funzionale al raddoppio
		9	In considerazione del fatto che verrà riqualificata la stazione e dei frequenti atti di vandalismo si chiede di conoscere a quale ente verranno assegnati i compiti di vigilanza, pulizia e manutenzione. Si chiede di valutare la chiusura serale dell'area ferroviaria dopo l'arrivo dell'ultimo treno passeggeri	Trattandosi di impianto ferroviario la giurisdizione è in capo a Rfi secondo gli standard previsti.
		9	Infine, preso atto della vicinanza di numerose abitazioni alla linea ferroviaria, si richiedono garanzie sul posizionamento di barriere antirumore trasparenti e accorgimenti antivibrazioni.	Sono stati sviluppati uno studio acustico (NM3R01R22RGIM0004001A) e uno studio vibrazionale (NM3R01R22RGIM0004003A) per valutare gli impatti acustici e vibrazionali nelle aree adiacenti alla ferrovia in progetto. Le barriere previste nel Comune di Malagnino hanno altezze comprese tra i 2 e i 4m da piano ferro e non sono trasparenti; nella successiva fase progettuale si valuterà l'inserimento di finestrature compatibilmente alle norme sulla sicurezza. Dallo studio vibrazionale sviluppato non risultano necessari interventi di mitigazione per le vibrazioni nel Comune di Malagnino.
43	Comune di Pieve San Giacomo	10	Si chiedono le seguenti opere compensative: che dalla rotonda già inserita nel vigente PGT, quale già opera compensativa del progetto di realizzazione dell'Autostrada Cremona Mantova, prevista sull'intersezione della Strada Provinciale SP33 e la strada comunale via Borghisani, venga fatta partire una bretella stradale a doppio senso di marcia che costeggia la Strada Provinciale SP 33 e che arrivi al sottopasso esistente provinciale. A tale proposito, visti i tempi non certi della realizzazione dell'infrastruttura autostradale, si richiede che oltre alla realizzazione della bretella parallela alla Strada Provinciale 33 venga realizzata anche tale rotonda considerato che lo spazio utile per la carreggiata da realizzare proprio sotto il cavalcavia permetterebbe la realizzazione di una sola carreggiata, si propone che il sottopasso venga regolato da un semaforo per l'istituzione del senso unico alternato.	Osservazione parzialmente accoglibile. La richiesta risulta parzialmente accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale. Tuttavia si segnala che non è possibile realizzare un tracciato stradale rispondente alle geometrie previste dal DM2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" che si sviluppi parallelamente alla SP33. Verrà posposta una soluzione il più simile possibile a quella indicata, compatibile con la normativa sopracitata.
		10	Si chiedono le seguenti opere compensative: dovrà essere realizzato un sottopasso ciclopedonale che colleghi la frazione di Gazzo, che dopo la chiusura del passaggio a livello risulterà totalmente isolata dal rimanente territorio di Pieve San Giacomo, collegandolo con la pista ciclopedonale di nuova realizzazione da poco eseguita sul viale Matteotti che verrà poi collegata con quella oggetto di progettazione tra i vari comuni limitrofi.	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale. Verrà previsto il sottopasso di stazione passante con un percorso ciclopedonale che ci collegherà a sud della linea ferroviaria su via Matteotti e a nord della linea ferroviaria su via Aldo Moro.
		10	Si chiedono le seguenti opere compensative: al fine di mantenere la frazione Gazzo collegata con il restante centro edificato, anche da un punto di vista viabilistico, si chiede inoltre la realizzazione di sottopasso veicolare solo per mezzi leggeri che colleghi via Orlandelli con viale Matteotti. Si segnala che il Comune di Pieve San Giacomo è proprietario di un'area interclusa tra la ferrovia e il cavalcavia provinciale; tale area potrebbe essere messa a disposizione per la realizzazione delle opere compensative sopra descritte.	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto non è possibile realizzare un tracciato stradale rispondente alle geometrie previste dal DM2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" che si sviluppi lungo l'impronta individuata. Verrà posposta una soluzione il più simile possibile a quella indicata, compatibile con la normativa sopracitata.
		10	È emersa la possibilità di proporre una soluzione alternativa a quanto già segnalato in data 28.10.2023 con nota di cui al Prot. 3687/2023, al fine di risolvere al meglio la problematica di cui sopra. La soluzione che viene proposta è evidenziata nell'allegata planimetria in colore blu rispetto a quanto già trasmesso che viene evidenziato con il colore rosso. Si propone che venga realizzata la rotonda a nord dell'edificato di Gazzo al fine di mettere in sicurezza il traffico veicolare che dall'abitato di Gazzo deve spostarsi verso Pieve San Giacomo transitando sulla SP 33.	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
		10	Al fine di risolvere la viabilità presente derivante essenzialmente dalla Ditta Auricchio, ed in accordo con la stessa, si chiede che venga riqualificata la viabilità interna dell'edificato produttivo di Pieve San Giacomo, mediante la realizzazione di una nuova rotatoria al fine di sgravare ulteriormente la zona residenziale dal traffico veicolare pesante.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.
44	Comune di Pizzighettone	4	Criticità: è importante rilevare l'impatto dei muri di contenimento della sede ferroviaria, soprattutto nei punti di maggior altezza (massimo 6 m).	Da Verificare possibilità eventuale inserimento di opere a verde aggiuntive
		4	Criticità: impatto del cavalcferrovia, ritenuto non accettabile per la presenza di un complesso residenziale, previsto in fregio al tracciato esistente della SP 84.	La viabilità è progettata secondo le normative di riferimento: DM2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade". Al fine di limitare gli impatti l'alternativa prevedere l'opera sostitutiva per la soppressione del passaggio a livello dislocata rispetto l'attuale passaggio a livello stesso. Da Verificare eventuale inserimento di opere a verde aggiuntive
		4	Si auspica quindi una revisione del franco idraulico assunto che consentirebbe di sostituire l'ingombrante cavalcferrovia sulla SP 84 con un sottopasso veicolare (mezzi di trasporto pesanti, automobili, mezzi di emergenza, ecc.) e con un passaggio ciclopeditonale protetto; ciò potrebbe essere possibile anche in virtù dell'innalzamento medio dei binari che supera i 3 metri in prossimità del viadotto sul fiume	Necessari ulteriori approfondimenti. A seguito degli approfondimenti circa gli scenari di esondazione di riferimento in corso di svolgimento con i tecnici delle autorità idrauliche competenti (i.e. AIPO e Autorità di bacino del Fiume Po), si potrà valutare la proposta di sostituire i cavalcferrovia previsti in progetto, ricadenti nella fascia C come da mappe di pericolosità idraulica del P.G.R.A. vigente, con sottopassi previ opportuni accorgimenti nonché a fronte dell'impegno da parte dell'ente che dovrà gestire la nuova viabilità ad inserire queste opere nel piano di emergenza / di protezione civile comunale/provinciale per il rischio alluvioni.
		4	Come si può notare dall'estratto della tavola NM3R01R26N4ID0001001A (vedi immagini sopra), in caso di piena catastrofica (rara) tutto il resto del territorio di Pizzighettone e le zone limitrofe sarebbero allagati e quindi anche l'accesso sul cavalcferrovia previsto dall'ipotesi di RFI sarebbe impedito. Nel caso di scenario emergenziale, i percorsi di evacuazione e/o per gli eventuali mezzi di soccorso sarebbero in ogni caso assicurati e garantiti dalle principali arterie viarie già presenti sul territorio.	
		4	Un altro aspetto di rilievo riguarda gli effetti degli impatti acustici e vibrazionali generati, non solo dal transito ferroviario sull'opera di raddoppio del tracciato in progetto, ma anche nella fase di realizzazione della stessa. A questo proposito l'approvvigionamento del cantiere di lavoro sul tracciato attuale comporterebbe un intenso traffico veicolare attraverso alcuni quartieri abitati: auspichiamo sia prevista una revisione delle aree di cantiere ed una rimodulazione delle aree di occupazione temporanee, tenendo conto delle osservazioni prodotte in sede di dibattito.	I potenziali impatti acustici e vibrazionali in corso d'opera e le relative misure di prevenzione e mitigazione sono stati valutati nell'ambito del Progetto Ambientale della Cantierizzazione (NM3R00R52RGCA0000002A) che sarà sottoposto alle Autorità competenti in fase di VIA. In fase di progettazione esecutiva l'Appaltatore avrà l'obbligo contrattuale di aggiornare le valutazioni fatte nel PFTE sulla base della propria organizzazione dei lavori e della configurazione finale del sistema della cantierizzazione. Nelle valutazioni si è tenuto conto anche degli impatti sulle diverse componenti ambientali (rumore, aria, ecc) connessi al flusso di traffico per l'approvvigionamento dei materiali da siti esterni. Premesso che nelle successive fasi di approfondimento progettuale si terrà conto delle osservazioni emerse in sede di dibattito pubblico, si precisa che le aree di cantiere sono state selezionate sulla base di diversi criteri tra cui la prossimità ai siti in cui devono essere realizzate le opere e, dove possibile, la vicinanza ai principali assi viari per limitare al minimo indispensabile gli spostamenti di materiale sulla viabilità locale.
		4	Qualsiasi sarà lo scenario futuro del tratto ferroviario è previsto un riassetto della stazione di Ponte D'Adda: indipendentemente dalla localizzazione sul tracciato esistente o su nuovo ipotetico tracciato, si chiede che venga rinominata "Pizzighettone", non appena ci sarà la ripresa del traffico a regime sulla linea post intervento.	Si rimanda la valutazione al successivo iter autorizzativo, con il coinvolgimento di Regione Lombardia
		4	Inoltre, qualora si fosse costretti ad adeguare la stazione esistente, riteniamo utile chiedere a RFI una rivalutazione della dislocazione delle banchine di accesso alla stazione stessa, al fine di minimizzare l'impatto dell'infrastruttura sulle abitazioni dei residenti di via Pirelli e in considerazione della adiacente area demaniale.	Le banchine, così come progettate, costituiscono la migliore configurazione per l'accessibilità al servizio viaggiatori
		4	Richiesta di revisione del tracciato in attraversamento del territorio di Pizzighettone. In particolare si chiede di valutare la realizzazione di un tracciato ferroviario nuovo parallelo alla SP 234 "Codognese"; questa soluzione, che allontanerebbe dal centro abitato il traffico ferroviario, ha la necessità di rivedere gran parte della viabilità accessoria per l'accesso alle attività produttive oltre all'esigenza di pianificare l'individuazione di un sito idoneo per la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria in sostituzione a quella attuale, con annessi spazi di interscambio per viaggiatori e turisti. Si propone quindi una revisione del progetto che possa tener conto dei diversi punti di vista già espressi e che si possa valutare una variante sia del tracciato ferroviario che della viabilità ordinaria, in accordo con gli altri Enti coinvolti (es. Provincia di Cremona, AIPO, Autorità di bacino, comuni limitrofi, ecc.).	A seguito dei contributi pervenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico dal Comune di Pizzighettone e dalla Petizione pubblica Pizzighettone sono stati analizzati 4 possibili soluzioni alternative, tutte posizionate a sud della linea ferroviaria esistente (LS). A nord della LS non sono state ipotizzate varianti di tracciato in quanto le aree risultano fortemente vincolate (vincolo paesaggistico e monumentale, aree a valenza ambientale, vincoli su edifici che risultano beni di archeologia industriale e vincoli su immobili ed aree di notevole interesse pubblico). Rispetto alle Varianti a Sud della LS ipotizzate si rileva che anche queste ricadono tutte all'interno del Parco dell'Adda Sud per gran parte del tracciato ed a tal proposito si evidenzia nello specifico che le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che "i nuovi progetti di attraversamento dei fiumi Adda e Serio devono prevedere in via prioritaria il potenziamento degli attraversamenti esistenti. In ogni caso deve essere evitato l'attraversamento nelle zone naturalistiche e nei siti di Natura 2000". Inoltre, a Sud della LS oltre al suddetto Parco e a due aste fluviali vincolate) è presente l'area protetta afferente a Natura 2000 denominata "Morta di Pizzighettone" rispetto alla quale le varianti risultano avvicinarsi. Pertanto la soluzione ottimale che rappresenta il giusto compromesso tra i vincoli sopra descritti e le esigenze manifestate dal territorio è quella in cui il tracciato ferroviario si stacca dalla Linea Storica ad est del PL sull'SP84 superata la nuova opera sostitutiva NV07, che permane immutata, e tramite il posizionamento di flessi si allontana dall'abitato di Roggione spostando il binario più prossimo all'abitato fino a circa 20m rispetto l'attuale binario per poi riportarsi, prima del PL in località Roggione, sulla posizione della LS.

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen- to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
45	Comune Torre de' Picenardi	13	Si chiede di prevedere n sostituzione del cavalcavia a servizio della viabilità comunale Pozzo Baronzio – Ronca de’ Golferami (NV19-IV19), un sottopasso con dimensioni sufficienti per il transito di un mezzo agricolo (mietitrebbia/carro per trasporto erba medica) di lunghezza strettamente necessaria a superare il doppio binario, lasciando poi con l’eventuale realizzazione dell’Autostrada Cremona – Mantova la risoluzione definitiva dell’interferenza. Rimane valida in entrambi i casi la richiesta di questa amministrazione di realizzare il manufatto di sottopassaggio/scavalco in asse strada, anche se tale soluzione comporterebbe la momentanea chiusura della strada comunale;	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto tutte le nuove opere sostitutive, influenzate dal progetto dell'Autostrada Cremona-Mantova, devono essere coerenti e compatibili con il progetto dell'Autostrada Cremona-Mantova stesso. In merito alla relazione del progetto ferroviario con quello della futura autostrada regionale Cremona Mantova, Regione Lombardia, nel parere espresso nell'ambito del DP e nelle successive interlocuzioni, ha confermato che l'autostrada costituisce un obiettivo prioritario infrastrutturale di interesse regionale e sovraregionale ai sensi dell’art. 20, comma 4, della l.r.n.12/2005.
		13	Si chiede di prevedere prevedere, in sostituzione del cavalcavia a servizio della viabilità comunale S.Lorenzo Picenardi – Fossa Guazzona (NV20-IV20), un sottopasso con dimensioni sufficienti per il transito di un mezzo agricolo (mietitrebbia/carro per trasporto erba medica) di lunghezza strettamente necessaria a superare il doppio binario, lasciando poi con l’eventuale realizzazione dell’Autostrada Cremona – Mantova la risoluzione definitiva dell’interferenza. Rimane valida in entrambi i casi la richiesta di questa amministrazione di realizzare il manufatto di sottopassaggio/scavalco in asse strada, anche se tale soluzione comporterebbe la momentanea chiusura della strada comunale	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto tutte le nuove opere sostitutive, influenzate dal progetto dell'Autostrada Cremona-Mantova, devono essere coerenti e compatibili con il progetto dell'Autostrada Cremona-Mantova stesso. In merito alla relazione del progetto ferroviario con quello della futura autostrada regionale Cremona Mantova, Regione Lombardia, nel parere espresso nell'ambito del DP e nelle successive interlocuzioni, ha confermato che l'autostrada costituisce un obiettivo prioritario infrastrutturale di interesse regionale e sovraregionale ai sensi dell’art. 20, comma 4, della l.r.n.12/2005.
		13	Si chiede di valutare la fattibilità tecnico/normativa di avvicinare la tangenziale di Torre de’ Picenardi (NV22) all’abitato minimizzando l’impatto sui fondi agricoli, prevedendo la realizzazione di un bosco filtro tra l’abitato e la nuova strada, prevedendo la ricucitura di via Castello tramite intersezione a T alla nuova tangenziale, valutando lo spostamento della rotatoria di Nord all’intersezione con l’attuale SP29 dove organizzare l’attraversamento a raso della ciclabile in sostituzione del previsto sottopasso e proseguendo la viabilità di progetto fino alla SP29 a Nord dell’abitato di Torre de’ Picenardi. A tal proposito si ritiene opportuno coinvolgere Provincia di Cremona, ente proprietario della strada, per concordare la migliore soluzione definitiva. Il coinvolgimento di Provincia di Cremona è necessario inoltre per concordare il tracciato meno impattante delle nuova SP30 nel tratto a sud della rotatoria di ricucitura con l’attuale viabilità, nell’ottica del risparmio di suolo e della massima riduzione degli impatti sui fondi agricoli interessati.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Sarà approfondita anche la possibilità di opere a verde aggiuntive per quanto si specifica In merito al Bosco filtro, che ai sensi del DPR 753/80 è necessario prevedere distanze sufficienti tra le infrastrutture e le piantumazioni arboreo arbustive ai fini di garantire la sicurezza delle stesse rispetto al rischio di caduta alberi e di incendio.
		13	Si chiede di valutare la realizzazione di due sottopassi ad uso ciclo-pedonale di lunghezza strettamente necessaria a superare il doppio binario, lasciando poi con l’eventuale realizzazione dell’Autostrada Cremona – Mantova la risoluzione definitiva dell’interferenza, localizzando il primo sottopasso in corrispondenza del ramo da dismettere della SP30 che si verrà a creare con lo scavalco IV21, e l’altro in corrispondenza della traversa a sud di via S.Francesco che collega l’abitato di Torre de’ Picenardi all’eco-centro e al depuratore. Questi sottopassi seppur non completamente risolutivi della futura interferenza autostradale, risultano di vitale importanza per garantire un fattivo collegamento ciclo-pedonale nord/sud della ferrovia in quanto i previsti sovrappassi difficilmente potranno essere fruiti dall’utenza debole in particolare da bambini, anziani e diversamente abili. I due sottopassi si collegheranno con l’attuale viabilità e con il nuovo tratto stradale a servizio all’eco-centro/depuratore. A tal proposito si chiede che il nuovo tratto stradale a servizio all’eco-centro/depuratore previsto in progetto venga realizzato in fregio al canale irriguo “cavo Magio”, in modo da minimizzare l’impatto sui fondi agricoli.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.
		13	In generale si chiede inoltre che siano minimizzate le scelte progettuali che comportino una futura ingente manutenzione quali ad esempio gli scavalchi con lunghi tratti in viadotto a fronte di quelli in rilevato. Tale scelta espone le amministrazioni che prenderanno in carico l’opera a dover sostenere spese quali la sostituzione dei giunti di dilatazione, delle barriere di sicurezza bordo ponte e relative reti, dei sistemi di scarico delle acque di piattaforma, dei calcestruzzi degli impalcati, ecc., che piccoli comuni con risorse limitate non saranno in grado di garantire a scapito della sicurezza di chi transita sia sopra che sotto di essi.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità di sostituire le opere di scavalco in sottovia. Tale richiesta potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.
		13	Si chiede inoltre che gli scavalchi vengano progettati e realizzati con pendenze non superiori al 5%, ridotta al 3% per la viabilità ciclo-pedonale.	La riduzione della pendenze delle livellette andrebbe ad aumentare ulteriormente lo sviluppo delle rampe. Si ritiene che le pendenze adottate siano coerenti con la tipologia di utenza ammessa
46	Comune di Vescovato	11	Realizzazione di un sottopasso al posto del Cavalcaferrovia NV16	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
47	Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi		La realizzazione del doppio binario sulla tratta Cremona- Piadena avrà un impatto devastante che porta a sostenere che venga realizzata la tratta secondo gli stessi criteri pervisti per gli altri lotti con l'affiancamento dei binari. Sono state individuate le seguenti criticità: Impatto sul consumo di suolo, impatto sull'ambiente e sul paesaggio, impatto sociale, impatto sui costi dell'opera, impatti sull'idrologia, impatto sulle imprese agricole.	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
48	Confagricoltura Milano e Lodi e Monza Brianza per conto signori Gori, MALEO	3	Intervento di un tratto di strada e una rotonda di raccordo alla ex ss234 sul fondo denominato San Francesco Maggiore di proprietà dei Signori Gori; richiesta di realizzazione di un cavalcavia in una zona più adiacente alla stazione ferroviaria di Pizzighettone.	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto non è possibile realizzare un tracciato stradale rispondente alle geometrie previste dal DM2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" che si sviluppi in un'area più prossima alla fermata di Pizzighettone. Resta confermata la soluzione proposta in PFTE.
49	Consorzio Irrigazioni Cremonesi		Interferenze tra la nuova infrastruttura in progetto e la rete irrigua e osservazioni:	-
			Le strutture della nuova linea non dovranno ridurre l'attuale sezione geometrica dei canali (franchi idraulici superiori quelli attuali)	Tutte le interferenze idrauliche con canali irrigui sono state risolte tramite la realizzazione di nuovi manufatti di attraversamento, con franchi idraulici conformi ai valori minimi richiesti dalla normativa vigente (e.g. NTC2018).
			Realizzazione dei manufatti dovranno essere realizzati al di fuori del periodo tra il 1° aprile e il 30 settembre, per rispettare il periodo della stagione irrigua	Tale indicazione verrà girata all'appaltatore che ne terrà conto nella fase di redazione del programma lavori esecutivo, il tutto dovrà comunque rispettare i tempi e conti contrattuali
			Dovrà essere garantita la piena accessibilità dei manufatti oggetto d'intervento	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
50	Matteo Cotugno, Pizzighettone	4	Non dovrebbero esistere in prossimità di binari ferroviari abitazioni o viceversa	Osservazione non contestualizzata e non controdeducibile

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
51	Paolo Di Francesco – Presidente La Buona Terra – Associazione degli Agricoltori Biologici e Biodinamici, Consigliere di FederBio – Federazione Italiana Agricoltura Biologica e Biodinamica		L'Azienda Ca' degli Alemanni, azienda biologica da molti anni, verrebbe defraudata di una porzione importante della propria superficie agricola, assolutamente necessaria per ogni mq, nel caso specifico, si distruggerebbe un “biotopo” costituitosi negli anni, fatto di alberi e arbusti, grande polmone di biodiversità e di produzione di ossigeno.	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>) , in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
52	Claudia Dioli, Pizzighettone	4	La costruzione di un cavalcavia ferroviario (NV07) di collegamento tra SP234 e SP 48, che dovrà oltrepassare l'asse ferroviario e la rotonda esistente tra Pizzighettone e la frazione di Roggione, lambisce non poco, edifici privati ad uso abitativo, tra l'altro, in fase di ristrutturazione, e due piccole cascine sulla Sp48, facile capire che la mole di quanto progettato sia di enorme impatto visivo e ambientale, con poco spazio a ridosso delle abitazioni per consentire piantumazioni.DOMANDE	La realizzazione di piantumazioni a schermatura delle viabilità comporta la necessità di ulteriori espropri, dati gli spazi ristretti in prima battuta non sono state inserite , alla luce della richiesta si può valutare l'inserimento di Opere a Verde - da approfondire
53	Giorgio Duchi, Cappella de' Picenardi	12	Il progetto di raddoppio prevede la soppressione del passaggio a livello posto lungo la strada comunale Gazzuolo e la costruzione di un sovrappasso in frazione Vighizzolo sarà obbligatoriamente necessario percorrere circa 3,5 Km, per raggiungere i corpi fondiari a Nord ferrovia con i prevedibili aumenti dei tempi di trasferimento, dei costi e, soprattutto, dei rischi connessi con una maggiore e più impegnativa mobilità delle macchine ed attrezzature aziendali. Si chiede quindi l'attivazione di un sottopasso ad uso aziendale e la garanzia della continuità delle reti idriche funzionali alla pratica irrigua ed al drenaggio dei terreni.	La norma di riferimento è la L. n. 315/69 “Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati.” Nello specifico, in caso di interclusione di fondi, RFI dovrà o ricostruire, a proprie spese, in convenienti condizioni di comodità e sicurezza, le comunicazioni sopresse, ovvero deviarle su strade pubbliche o private, anche con attraversamento di fondi intermedi. In alternativa, l'avente diritto all'attraversamento può, subordinatamente alle esigenze dell'esercizio ferroviario, chiedere nei termini previsti dalla citata norma la costruzione di un cavalcavia o sottovia. In tal caso, le maggiori spese che le opere dovessero comportare rispetto all'adozione delle misure previste da RFI, saranno a carico dell'avente diritto all'attraversamento. Qualora nelle successive fasi, e comunque nell'ambito dell'iter autorizzativo, gli utenti dovessero comunicare la disponibilità a farsi carico delle maggiori spese per la costruzione di un cavalcavia o di un sottovia se ne valuterà la fattibilità tecnica; diversamente, si confermeranno le soluzioni previste da RFI che dovranno comunque garantire l'accessibilità a tutti i fondi oggi serviti dai passaggi a livello in consegna agli utenti.
54	ELCOS srl	5	Problemi della nuova tratta del raddoppio per la movimentazione nelle aree dell'azienda a GRUMELLO CREMONESE S.S. 234 km 58,250 (rif. Fg.25 n. 68)	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto non è possibile realizzare un tracciato stradale rispondente alle geometrie previste dal DM2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" che si sviluppi in un'area più prossima alla fermata di Pizzighettone. Resta confermata la soluzione proposta in PFTE.
55	Teresina Pierina Eliuti, Pierino Gorla, Rino Gorla, Maleo	3	L'intervento arreca importanti danni economici all'azienda che dovrebbe rinunciare a porzioni importanti di un territorio fertile per l'agricoltura. Proposta di soluzione sui terreni del Genio Militare	A seguito dei contributi pervenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico dal Comune di Pizzighettone e dalla Petizione pubblica Pizzighettone sono stati analizzati 4 possibili soluzioni alternative, tutte posizionate a sud della linea ferroviaria esistente (LS). A nord della LS non sono state ipotizzate varianti di tracciato in quanto le aree risultano fortemente vincolate (vincolo paesaggistico e monumentale, aree a valenza ambientale, vincoli su edifici che risultano beni di archeologia industriale e vincoli su immobili ed aree di notevole interesse pubblico). Rispetto alle Varianti a Sud della LS ipotizzate si rileva che anche queste ricadono tutte all'interno del Parco dell'Adda Sud per gran parte del tracciato ed a tal proposito si evidenzia nello specifico che le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che "i nuovi progetti di attraversamento dei fiumi Adda e Serio devono prevedere in via prioritaria il potenziamento degli attraversamenti esistenti. In ogni caso deve essere evitato l'attraversamento nelle zone naturalistiche e nei siti di Natura 2000". Inoltre, a Sud della LS oltre al suddetto Parco e a due aste fluviali vincolate) è presente l'area protetta afferente a Natura 2000 denominata “Morta di Pizzighettone”rispetto alla quale le varianti risultano avvicinarsi. Pertanto la soluzione ottimale che rappresenta il giusto compromesso tra i vincoli sopra descritti e le esigenze manifestate dal territorio è quella in cui il tracciato ferroviario si stacca dalla Linea Storica ad est del PL sull'SP84 superata la nuova opera sostitutiva NV07, che permane immutata, e tramite il posizionamento di flessi si allontana dall'abitato di Roggione spostando il binario più prossimo all'abitato fino a circa 20m rispetto l'attuale binario per poi riportarsi, prima del PL in località Roggione, sulla posizione della LS.

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
56	Emilietta Fappani, Vescovato	11	Riguardo i terreni agricoli con annessa cascina denominata S. Agata, sita in Strada Comunale Sant'Agata in Vescovato, sono di notevole interesse storico - agricolo con vincoli di natura paesaggistica, da notare anche il restauro conservativo. Il sovrappasso sopra i terreni della proprietà, sarebbe un inutile consumo di suolo, una contraddizione ai principi fondamentali di sostenibilità ambientale e salvaguardia paesaggistica. Si chiede una revisione del progetto	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità di una soluzione in sottovia, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.
57	Francesco Fappani, Vescovato	11	Il progetto di raddoppio, prevede la costruzione di un sovrappasso e relativo ampliamento di parte della strada comunale il cui tratto ampliato confluirà nel successivo tratto molto stretto e inibito al transito degli autocarri. Diversi appezzamenti in conduzione verranno suddivisi sia dalla nuova sede ferroviaria, sia dalla nuova viabilità con formazione di piccoli appezzamenti derivati e reliquati di difficile coltivazione. Sarebbe opportuno realizzare un sottopasso ciclopodonale di continuità lungo la strada comunale denominata Via Mulino, per agevolare la mobilità di ciclisti e pedoni salvaguardandoli dai rischi e pericoli derivanti dall'utilizzo della nuova viabilità, più impegnativa e pericolosa.	La richiesta risulta tecnicamente accoglibile. RFI si impegna a condurre gli approfondimenti richieste valutando la necessità o meno di inserire il nuovo sottopasso ciclopodonale in relazione all'utilizzo da parte della mobilità dolce dell'attuale viabilità su cui insiste il PL da sopprimere. Si evidenzia che la viabilità in progetto rispetta le geometrie e dimensioni previste da DM 2001 per la progettazione di nuove viabilità.
58	Federazione Interprovinciale Coldiretti Milano Lodi e Monza Brianza. Confagricoltura Milano Lodi e Monza Brianza		OSSERVAZIONE_NV03 – Via Casa Campagna: criticità per i nostri associati lo svincolo di collegamento tra Via Casa Campagna e la strada Comunale per cascina Cavarezza, unica via di accesso per le cascine Zoccola, Cavarezza Giovane e Cavarezza Vecchia. - CODOGNO	Opera non oggetto del presente intervento
			OSSERVAZIONE_NV03 – Via Casa Campagna: È necessario prevedere la realizzazione di un accesso al terreno evidenziato in giallo in figura 2 in quanto l'accesso attuale viene precluso dalla presenza dell'opera. - CODOGNO	Opera non oggetto del presente intervento
59	Simone Ferretti, Pizzighettone	4	DOMANDA: come verranno garantiti i collegamenti tra il quartiere e il resto del centro abitato durante il cantiere - in quanto l'accesso è solo garantito dal Passaggio a livello di Ponte Adda e dal sottopasso in fondo a via G. B. Pirelli a ridosso del ponte ferroviario?	Per quanto riguarda il collegamento tra il Villaggio Pirelli e il centro di Pizzighettone, si prevede di fasizzare la realizzazione delle opere e delle viabilità, realizzando prioritariamente la nuova Viabilità NV07 e lasciare aperti alternativamente o il passaggio a livello di Ponte Adda o il passaggio a livello di Via Monsignor Angelo Zanoni, questo per quanto riguarda il collegamento Nord-Sud degli abitati che si trovano ad EST del Ponte Adda. Per il collegamento Nord-Sud delle zone poste a Ovest di Ponte Adda prima di chiudere il passaggio che si trova sulla destra dell'Adda verrà realizzata la nuova viabilità NV06.
60	Simone Ferretti, Pizzighettone	4	Si chiede che venga valutata la possibilità di predisporre un sottopasso di altezza regolare (per transito di Auto, Bus, mezzi pesanti in genere) sulla SP84 perché considerando l'innalzamento di circa 2mt della sede ferroviaria la parte interrata è notevolmente minore e di conseguenza si riduce la lunghezza delle rampe di accesso.	Necessari ulteriori approfondimenti. A seguito degli approfondimenti circa gli scenari di esondazione di riferimento in corso di svolgimento con i tecnici delle autorità idrauliche competenti (i.e. AIPO e Autorità di bacino del Fiume Po), si potrà valutare la proposta di sostituire i calcaferrovie previsti in progetto, ricadenti nella fascia C come da mappe di pericolosità idraulica del P.G.R.A. vigente, con sottopassi previ opportuni accorgimenti nonché a fronte dell'impegno da parte dell'ente che dovrà gestire la nuova viabilità ad inserire queste opere nel piano di emergenza / di protezione civile comunale/provinciale per il rischio alluvioni.
61	Simone Ferretti, Pizzighettone	4	La proposta è di realizzare un viadotto alto, 6 o più metri dall'attuale piano della ferrovia che scavalchi la " valle del Fiume Adda " partendo prima della stazione di Pizzighettone e concludendosi a raso con i piani di campagna molto più alti dopo l'abitato di Roggione riempiendo l'attuale passaggio in fossa (zona nota localmente come " Munta del Panigal".	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto verrebbe a generarsi un impatto ambientale - paesaggistico nettamente superiore a quello generato dall'attuale soluzione. Resta confermata la soluzione proposta in PFTE.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
62	Simone Ferretti, Pizzighettone	4	Una nuova proposta prevede di spostare tutto il tracciato a nord del centro abitato di Pizzighettone e Roggione con un nuovo ponte circa 1 Km a monte dell'attuale e una sola stazione a jine Via Montegrappa in prossimità dell'incrocio tra via Montegrappa stessa, SP 13 e SP 84. Questo manterrebbe la stazione a ridosso del centro abitato ma la linea lontano dalle case. Il vecchio tracciato ponte compreso, rimossi i binari, potrebbe essere trasformato in un percorso ciclo pedonale.	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto verrebbe a generarsi un impatto ambientale - paesaggistico nettamente superiore a quello generato dall'attuale soluzione. Resta confermata la soluzione proposta in PFTE. Ciò in quanto le aree poste a Nord della Linea Esistente ricadono all'interno del Parco dell'Adda sud; le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che gli attraversamenti dell'Adda avvengano prioritariamente potenziando gli attraversamenti esistenti. La parte a Nord della linea esistente, inoltre, sulla sinistra rispetto al fiume ha un vincolo paesaggistico e monumentale molto forte e restrittivo (subzona di rispetto paesaggistico e monumentale), mentre sulla destra sono presenti aree a valenza ambientale (Zone ambienti naturali e aree umide); ad entrambe le aree vanno aggiunti i vincoli suoi singoli edifici della ex caserma che risultano beni di archeologia industriale da Dlgs 42/2004 e un vincolo ai sensi dell'art.136 del Dlgs 42/04.
63	Ferretti, Bonardi, Cavalcanti, Capelli, Ottoboni, Valdameri, Bertuzzi, Ariberti, Ferretti	4	La soluzione che viene proposta per una valutazione è un viadotto ferroviario sopraelevato, della lunghezza di circa 4 Km, per l'attraversamento dell'abitato di Pizzighettone, partendo dal superamento della SP234, poco dopo la stazione di Maleo, fino ad oltrepassare la frazione di Roggione.	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto verrebbe a generarsi un impatto ambientale - paesaggistico nettamente superiore a quello generato dall'attuale soluzione. Resta confermata la soluzione proposta in PFTE. Le aree interessate dalla Linea Esistente in prossimità dell'Adda ricadono infatti all'interno del Parco dell'Adda sud; la parte a Nord della linea esistente, inoltre, sulla sinistra rispetto al fiume ha un vincolo paesaggistico e monumentale molto forte e restrittivo (subzona di rispetto paesaggistico e monumentale), mentre sulla destra sono presenti aree a valenza ambientale (Zone ambienti naturali e aree umide); la soluzione proposta in PFTE ha dunque cercato di trovare un compromesso tra la necessità di innalzare la linea per rispondere alle necessità legate al rischio idraulico e la necessità/obiettivo di ridurre per quanto possibile l'impatto paesaggistico - visivo dell'opera in progetto.
64	Riccardo Formis, Grumello Cremonese	5	Problematica acustica. Vista la vicinanza della nostra azienda agricola (circa 150 m. dall'attuale tracciato ferroviario),si chiede una barriera antirumore, nella documentazione messa a disposizione risulta poco chiaro. Problematica irrigua. A ridosso del mappale 34 foglio 5 di Acquanegra Cremonese posto a nord del tratto ferroviario, le acque del canale "Battaina" attraversano in direzione nord-sud la linea ferroviaria per dividersi subito dopo in due rami che corrono paralleli alla linea stessa. Durante i lavori di ampliamentosi chiede che siano mantenuti inalterati gli attuali livelli e portate.	Per la problematica acustica: I ricettori richiamati sono individuati con i codici 3264 – 3265 – 3266 – 3267 nella tavola delle planimetrie di censimento ricettori NM3R01R22P6IM0004005A. Dalle tabelle di output (elaborato NM3R01R22TTIM0004001A) si evince come i limiti in facciata di norma per l'edificio residenziale sia di 65 dBA diurni e 55 dBA notturni. I livelli massimi simulati per questi ricettori sono di 52.2 dBA diurni e 48.3 dBA notturni, quindi più di 10 dBA inferiori rispetto ai limiti di norma. Dallo studio acustico condotto, quindi, risulta che i ricettori in questione non necessitano di interventi di mitigazione acustica. Idraulica/irrigazione: Come mostrato nelle tavole grafiche NM3R01R26P6ID0002010-11 a corredo del PFTE presentato, per via dell'ampliamento della sede ferroviaria, il tratto di canale a sud della linea sarà oggetto di deviazione/traslazione ai fini del mantenimento e della continuità dei deflussi.
65	Stefano Fornasari Grumello Cremonese	5	L'ipotesi del nuovo tracciato proposto prevede che la linea RFI e relativo raddoppio sia posizionata nella parte sud del paese, con andamento pressoché rettilineo in fregio alla SP 234: inizialmente provenendo da Maleo con deviazione a sud, poi l'attraversamento del fiume Adda con nuovo viadotto posto in parallelo all'attuale ponte stradale Salvo D'Acquisto, per terminare con il ricollocamento nell'attuale sedime nella parte terminale della frazione di Roggione.	A seguito dei contributi pervenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico dal Comune di Pizzighettone e dalla Petizione pubblica Pizzighettone sono stati analizzati 4 possibili soluzioni alternative, tutte posizionate a sud della linea ferroviaria esistente (LS). A nord della LS non sono state ipotizzate varianti di tracciato in quanto le aree risultano fortemente vincolate (vincolo paesaggistico e monumentale, aree a valenza ambientale, vincoli su edifici che risultano beni di archeologia industriale e vincoli su immobili ed aree di notevole interesse pubblico). Rispetto alle Varianti a Sud della LS ipotizzate si rileva che anche queste ricadono tutte all'interno del Parco dell'Adda Sud per gran parte del tracciato ed a tal proposito si evidenzia nello specifico che le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che " <i>i nuovi progetti di attraversamento dei fiumi Adda e Serio devono prevedere in via prioritaria il potenziamento degli attraversamenti esistenti. In ogni caso deve essere evitato l'attraversamento nelle zone naturalistiche e nei siti di Natura 2000</i> ". Inoltre, a Sud della LS oltre al suddetto Parco e a due aste fluviali vincolate) è presente l'area protetta afferente a Natura 2000 denominata "Morta di Pizzighettone"rispetto alla quale le varianti risultano avvicinarsi. Pertanto la soluzione ottimale che rappresenta il giusto compromesso tra i vincoli sopra descritti e le esigenze manifestate dal territorio è quella in cui il tracciato ferroviario si stacca dalla Linea Storica ad est del PL sull'SP84 superata la nuova opera sostitutiva NV07, che permane immutata, e tramite il posizionamento di flessi si allontana dall'abitato di Roggione spostando il binario più prossimo all'abitato fino a circa 20m rispetto l'attuale binario per poi riportarsi, prima del PL in località Roggione, sulla posizione della LS.

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
66	Luciano Garavelli, Cappella de' Picenardi	12	IMPATTO SULLA IDROLOGIA DEI SUOLI: l'acqua necessaria per l'irrigazione di quasi tutto il fondo attraversa la sede dell'esistente ferrovia, con percorso di arrivo da Ovest del mapp. 15 del Fg. 12. Resta scontata la necessità di garantire la continuità idraulica e la pratica irrigua dei terreni aziendali. IMPATTO SULL'IMPRESA AGRICOLA: la soluzione progettuale presentata determina un aumento dei costi di produzione, incremento dei vincoli e limitazioni a futuri sviluppi aziendali, riduzione del valore dei terreni e della redditività aziendale. E' chiaro che questo genererà maggiori costi relativi alle indennità di esproprio e risarcimenti danni.	Tutte le interferenze idrauliche con canali irrigui sono state risolte tramite la realizzazione di nuovi manufatti di attraversamento, con franchi idraulici conformi ai valori minimi richiesti dalla normativa vigente (e.g. NTC2018), che quindi garantiranno la continuità idraulica degli stessi ovvero il mantenimento delle attuali pratiche irrigue. Si segnala che tra l'azienda agricola e la linea ferroviaria oggetto di raddoppio è prevista anche la realizzazione dell'autostrada regionale Cremona-Mantova, oggetto di altro appalto, al quale si rimanda per ulteriori approfondimenti circa l'impatto sul consumo di suolo e sull'impresa agricola in generale.
67	Filippo Geroli, Pizzighettone	4	Una proposta per mitigare alcuni rischi derivanti dal passaggio dei treni in prossimità delle abitazioni della frazione di Roggione. La proposta consiste nel proseguire la curva in entrata dalla stazione di Ponte d'Adda (provenendo da Codogno) per alcune decine di metri, avvicinando la sede ferroviaria al con*ine con l'area industriale Indorama e Carlo Colombo (spostandosi leggermente a sud dell'attuale sede ferroviaria). Una volta oltrepassata la SP84 la sede ferroviaria costeggerebbe un'area agricola e successivamente l'area di proprietà della società Lozza Pietro e Figli.	A seguito dei contributi pervenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico dal Comune di Pizzighettone e dalla Petizione pubblica Pizzighettone sono stati analizzati 4 possibili soluzioni alternative, tutte posizionate a sud della linea ferroviaria esistente (LS). A nord della LS non sono state ipotizzate varianti di tracciato in quanto le aree risultano fortemente vincolate (vincolo paesaggistico e monumentale, aree a valenza ambientale, vincoli su edifici che risultano beni di archeologia industriale e vincoli su immobili ed aree di notevole interesse pubblico). Rispetto alle Varianti a Sud della LS ipotizzate si rileva che anche queste ricadono tutte all'interno del Parco dell'Adda Sud per gran parte del tracciato ed a tal proposito si evidenzia nello specifico che le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che " <i>i nuovi progetti di attraversamento dei fiumi Adda e Serio devono prevedere in via prioritaria il potenziamento degli attraversamenti esistenti. In ogni caso deve essere evitato l'attraversamento nelle zone naturalistiche e nei siti di Natura 2000</i> ". Inoltre, a Sud della LS oltre al suddetto Parco e a due aste fluviali vincolate) è presente l'area protetta afferente a Natura 2000 denominata "Morta di Pizzighettone"rispetto alla quale le varianti risultano avvicinarsi. Pertanto la soluzione ottimale che rappresenta il giusto compromesso tra i vincoli sopra descritti e le esigenze manifestate dal territorio è quella in cui il tracciato ferroviario si stacca dalla Linea Storica ad est del PL sull'SP84 superata la nuova opera sostitutiva NV07, che permane immutata, e tramite il posizionamento di flessi si allontana dall'abitato di Roggione spostando il binario più prossimo all'abitato fino a circa 20m rispetto l'attuale binario per poi riportarsi, prima del PL in località Roggione, sulla posizione della LS.
68	Carlo e Claudio Griffini, Piadèna-Drizzona – Loc. Pontirolo Capredoni	14	Si richiede: Che venga realizzata la tratta Cremona-Piadèna secondo gli stessi criteri progettuali previsti per gli altri lotti della Codogno-Cremona-Mantova, ovvero sfruttando la sede attuale. Che la progettazione del cavalcavia e delle opere accessorie tenga conto della morfologia dei terreni, delle esigenze degli operatori agricoli, della notevole evoluzione dei mezzi agricoli e di trasporto e della loro sicurezza di esercizio. Che la progettazione della rete idraulica sia accurata e mantenuta efficiente anche durante la fase di esecuzione delle opere al fine di creare il minore impatto possibile. d) Che nella determinazione e stima degli indennizzi vengano adottati, come per altro prescrive la legge, criteri che riconoscano il danno reale subito dagli espropriati. e) Che venga effettuato un accesso agricolo di piccole dimensioni dove viene interrotta la SP 70 dalla ferrovia. (cfr. allegato 2)	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadèna-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
69	Carlo e Claudio Griffini, Piadèna-Drizzona – Loc. Pontirolo Capredoni	14	Oltre a ribadire quanto già esposto nel precedente contributo datato 20.01.2024, trasmesso in pari data, si chiede in questa sede, nella denegata ipotesi di realizzazione del nuovo sovrappasso come in progetto, di non creare interferenze limitanti l'esercizio della viabilità podereale ed in particolare l'accesso all'appezzamento catastalmente identificato nella particella 127 del fg. 12 sul quale è in esercizio un impianto fotovoltaico che necessita di frequenti accessi di controllo dell'attività o per emergenze connesse con la sicurezza del medesimo.	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto tutte le nuove opere sostitutive, influenzate dal progetto dell'Autostrada Cremona-Mantova, devono essere coerenti e compatibili con il progetto dell'Autostrada Cremona-Mantova stesso. In merito alla relazione del progetto ferroviario con quello della futura autostrada regionale Cremona Mantova, Regione Lombardia, nel parere espresso nell'ambito del DP e nelle successive interlocuzioni, ha confermato che l'autostrada costituisce un obiettivo prioritario infrastrutturale di interesse regionale e sovraregionale ai sensi dell'art. 20, comma 4, della l.r.n.12/2005

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argo men to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
70	Francesco Lanzioni, Pizzighettone	4	Condivisione per l'ipotesi alternativa proposta dall'arch. Stefano Fornasari. La proposta risulta anche migliorativa rispetto a quanto illustrato nel Vostro progetto preliminare ed anche rispetto all'attuale tracciato. L'allontanamento della nuova stazione ferroviaria dal centro urbano, data la brevissima distanza e la comoda viabilità, nonché la previsione di un ampio parcheggio peraltro quasi completamente assente nella situazione attuale, non pregiudica certamente la facile fruizione del servizio	A seguito dei contributi pervenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico dal Comune di Pizzighettone e dalla Petizione pubblica Pizzighettone sono stati analizzati 4 possibili soluzioni alternative, tutte posizionate a sud della linea ferroviaria esistente (LS). A nord della LS non sono state ipotizzate varianti di tracciato in quanto le aree risultano fortemente vincolate (vincolo paesaggistico e monumentale, aree a valenza ambientale, vincoli su edifici che risultano beni di archeologia industriale e vincoli su immobili ed aree di notevole interesse pubblico). Rispetto alle Varianti a Sud della LS ipotizzate si rileva che anche queste ricadono tutte all'interno del Parco dell'Adda Sud per gran parte del tracciato ed a tal proposito si evidenzia nello specifico che le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che " <i>i nuovi progetti di attraversamento dei fiumi Adda e Serio devono prevedere in via prioritaria il potenziamento degli attraversamenti esistenti. In ogni caso deve essere evitato l'attraversamento nelle zone naturalistiche e nei siti di Natura 2000</i> ". Inoltre, a Sud della LS oltre al suddetto Parco e a due aste fluviali vincolate) è presente l'area protetta afferente a Natura 2000 denominata "Morta di Pizzighettone"rispetto alla quale le varianti risultano avvicinarsi. Pertanto la soluzione ottimale che rappresenta il giusto compromesso tra i vincoli sopra descritti e le esigenze manifestate dal territorio è quella in cui il tracciato ferroviario si stacca dalla Linea Storica ad est del PL sull'SP84 superata la nuova opera sostitutiva NV07, che permene immutata, e tramite il posizionamento di flessi si allontana dall'abitato di Roggione spostando il binario più prossimo all'abitato fino a circa 20m rispetto l'attuale binario per poi riportarsi, prima del PL in località Roggione, sulla posizione della LS.
71	Alessandra Lazzari (Soc. Agr. Cà de Alemanni)	9	La nostra richiesta è quella che Ferrovie realizzi il raddoppio della linea esattamente come negli altri due lotti, cioè con interruzione del servizio. Questo permetterebbe di non perdere e distruggere per sempre una notevole porzione del nostro terreno biologico, piantumato e imboschito, nonché diversi esemplari di querce secolari.	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
72	Gianpietro Lena, Cappella de' Picenardi	12	Si richiede che: venga realizzata la tratta Cremona-Piadena, secondo gli stessi criteri progettuali previsti negli altri lotti ovvero sfruttando la sede attuale, che la progettazione del cavalcavia tenga conto delle dimensioni dei mezzi agricoli -sia per peso che per lunghezza operativa, che la progettazione delle rete idraulica sia accurata, che ci sia un collegamento diretto fra i due corpi aziendali (come da allegato) creati dal cavalcavia, che sia chiarito come si potrà accedere alla rete idraulica nella zona di progetto, che nella determinazione e stima degli indennizzi vengano adottati criteri che riconoscano il danno reale.	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
73	Libera Associazione Agricoltori		Osservazioni su: Interferenze e impatti sui fondi agricoli, impatto sul consumo di suolo, interferenze con la rete idraulica di irrigazione e drenaggio, interferenze e impatti sulla viabilità locale, sull'ambiente e sul poaesaggio, sul contesto urbanistico	Si prende atto
74	Ippolito Lombardo, Pizzighettone	5	Nel cavalcaviaferrovia che collegherà la SP234 alla SP84 ho notato una criticità che potrebbe essere importante, nell'elaborato NM3R01R26P6OC000007A.pdf si può notare come alle coordinate 44.59 ci sia un meccanico, il quale ha fatto montare da nemmeno un anno una BTS di Iliad.	L'infrastruttura Iliad verrà censita.
75	Gianmarco Lucini Paioni ad Acquanegra cremonese	6	Osservazioni relative all'azienda agricola Paioni - sottopasso ferroviario: è strettamente necessario a noi per poter accedere ai campi di nostraproprietà al di là della ferrovia ed accedere all'interno della cascina con i mezzi. - spazio di manovra di fronte alle stalle: abbiamo bisogno di poter avere sempre garantito lo spazio nel piazzale tra le stalle e la ferrovia, chiuderlo anche solo provvisoriamente, causerebbe gravi problemi di accesso alle stalle e renderebbe di fatto impossibile lo svuotamento delle vasche dei liquami. - problemi di vibrazioni sulle strutture murarie di edifici antichi. - è importante il ripristino due canali di irrigazione e non interrompere il passaggio dell'acqua durante la stagione irrigua, anche in presenza del cantiere per il raddoppio ferroviario.	La richiesta è stata presa in carico. Nella successiva fase progettuale verrà ripristinato il sottopasso ferroviario come concordato durante il sopralluogo e verrà verificato lo spazio di manovra di fronte alle stalle con i mezzi segnalati. VIBRAZIONI - Nella relazione (NM3R01R22RGIM0004003A) è specificato come i limiti assunti siano quelli previsti per il disturbo alle persone individuati dalla norma UNI 9614. Si sottolinea come lo studio svolto sia più che cautelativo nelle assunzioni, con aggiunta di fattori correttivi atti a tener conto dell'eventuale risonanza nella propagazione delle vibrazioni all'interno degli edifici. Per il danno agli edifici, invece, la norma da seguire è la 9916 che prevede soglie per il danno agli edifici di molto maggiori rispetto a quelle del disturbo alle persone utilizzate nel presente studio. Idraulica/irrigazione: Come mostrato nelle tavole grafiche NM3R01R26P6ID0002010-11 a corredo del PFTE presentato, tutte le interferenze idrauliche con canali irrigui sono risolte tramite nuovi manufatti di attraversamento e alcuni canali - per via dell'ampliamento della sede ferroviaria - saranno oggetto di deviazione/traslazione, ai fini del mantenimento e della continuità dei deflussi.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
76	Alberto Maestroni, Pizzighettone	4	i mappali 44-45-47-48-49-57-64 del Foglio 17 rientrano nel raggio di azione di un sistema di irrigazione Pivot, quindi si richiede che vengano esclusi dall'area desnata a divenire deposito temporaneo, poiché limitarne la percorrenza significa inibirne l'operatività su un'area molto più ampia con danni enormi.	Si rammenta che tale area di deposito temporaneo (DT01), verrà attivata solo nella eventualità in cui i siti di conferimento finale esterni (es. cave da riambientalizzare,) si dovessero saturare, per cui la DT01 sarà necessaria (per un periodo ben definito dell'ordine di circa 8 mesi) solo ed esclusivamente nel caso in cui si dovesse verificare la condizione di cui sopra e comunque alla fine dell'utilizzo verrà restituita nelle condizioni ante occupazione. Nella fase progettuale successiva si valuterà la possibilità di spostare (in parte o in toto) tale area, a condizione che la nuova posizione rispetti le caratteristiche e i vincoli sulla scelta delle aree di cantiere, che possono essere riassunte in: -disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare e non vincolate dal punto di vista ambientale, idraulico; -Lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate; -facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con la viabilità principale; -Minimizzazione del consumo del territorio; -Minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico; -Riduzione al minimo delle interferenze con il patrimonio culturale esistente.
77	Claudio Mancini, Pizzighettone, frazione Roggione	4	Le scelte effettuate relativamente al tratto di percorrenza nella frazione di Roggione che presuppongono l'occupazione anche temporanea del suolo privato delle proprietà prospicente la linea in costruzione, causerebbe un sicuro smantellamento dei manufatti/presente, siano essi costruzioni o giardini (con annessi e connessi quali la piantumatura, l'irrigazione e l'illuminazione delle aree e nel mio caso specifico anche la struttura della piscina interrata regolarmente accatastata.).	Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l'organizzazione logistica dei cantieri ed individuando una possibile programmazione/organizzazione dei lavori che non risulta quindi vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore intenderà attuare nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, delle caratteristiche funzionali delle opere in progetto e dei tempi e costi previsti in contratto. L'area di occupazione temporanea a cui si fa riferimento nell'osservazione è un'area di lavoro. Si precisa che le aree di lavoro che interessano le opere da realizzare (nuove viabilità, opere di linea, raddoppio ferroviario...) di colore azzurro, negli elaborati di cantierizzazione, è l'area strettamente necessaria per la realizzazione delle opere, che in parte coincidono con il sedime che sarà occupato dalle nuove opere ferroviarie mentre la restante parte (occupata temporaneamente) è necessaria all'operatività dei mezzi di cantiere o alla realizzazione di opere provvisorie. Quest'ultima porzione di area (oggetto di occupazione temporanea) verrà restituita dall'appaltatore ai proprietari, al termine dei singoli interventi, nello stato anteoperam entro i limiti definiti in progetto. L'appaltatore, nella fase di progettazione esecutiva, presa visione dello stato dei luoghi e delle indicazioni fornite, potrà eventualmente adeguare/modificare il progetto della cantierizzazione al fine di minimizzare l'impatto (limitando l'occupazione delle aree) sul territorio eventualmente rivedendo le fasi di realizzazione delle opere.
78	Feroldi Martina e Feroldi Gian Pietro, Cremona	8	A proposito del cavalcavia ferravia descritto al punto 5.4 NV17 che prevede la realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra la frazione Vighizzolo a nord dell'asta ferroviaria e la frazione di Mottaiola a sud, l'intervento devasta in maniera irreversibile il terreno di proprietà. Il progetto autostradale in quel tratto risolve meglio con un passaggio più a sud.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Si segnala come l'osservazione fa riferimento ad un'opera approvata dall'amministrazione Comunale di Cappella De' Picenardi.
79	MARTINOROSS I S.p.A., Malagnino	9	Intervento di RFT tronca la SP26, il collegamento viene ripristinato utilizzando una strada considerata Asse secondario, creando disagio. L'azienda sta investendo molto alla manutenzione della SP26 attraverso una Convenzione con il Comune di Malagnino e con la Provincia e questo impegno subisce una continua interferenza per i diversi progetti in corso. Si chiede di mantenere la SP26 con il medesimo tracciato.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Si segnala come l'osservazione fa riferimento ad un'opera approvata dalla Provincia di Cremona. Eventuali modifiche andranno concordate con il concessionario dell'Autostrada Cremona-Mantova
80	Mazzotti Giancarlo e Mazzotti Nicola, Vescovato	11	Secondo il progetto presentato, al fine di assicurare il superamento della ferrovia e collegare la Località Sant'Agata con la strada Vecchia provinciale Cremona Mantova "Postumia", anche a seguito della soppressione del passaggio a livello sulla strada comunale Montanara, è prevista la realizzazione di un cavalcavia ferroviario di notevoli dimensioni, del tutto sproporzionate in considerazione del traffico giornaliero - Si propongono due ipotesi di soluzioni alternative.	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto non è possibile realizzare un tracciato stradale rispondente alle geometrie previste dal DM2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" che si sviluppi lungo le impronte individuate. Verrà postposta una soluzione il più simile possibile a quella indicata, compatibile con la normativa sopracitata.
81	Nicola Mazzotti	12	A TENERE IN CONSIDERAZIONE la proposta di sottopasso, effettuata da ITALFER durante il dibattito pubblico in data 23-01-2024 a Cappella de Picenardi, come da immagine allegata n° 1, ed eventualmente come proposta meno impattante dal punto di vista del consumo di suolo agricolo quella da me realizzata nell'immagine n° 2. L'area è situata nel Fg. 21 mapp. 32 e 39 dell'azienda di mia proprietà .	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argo men to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
82	MYGARAGE s.r.l.	4	Come da mappale pubblicato sul sito "RFI raddoppio linea Piadena-Codogno" sulla particella in oggetto F. 23" n 86", proprio ove indicato il vostro esproprio, nasce una costruzione eseguita in opera molto onerosa "torre ripetitore di proprietà della compagnia telefonica ILIAD ITALIA SPA ". Tale opera risulta avere notevole influenza bilanciando, mediante l'introito della locazione del sito, lo stato dell'andamento della nostra azienda. L'opera non è segnalata sui vostri progetti in quanto è stata realizzata e censita a posteriori.	L'infrastruttura Iliad verrà censita.
83	Oratorio di Pizzighettone	4	In quanto responsabile tecnico dell'Oratoiro di Pizzighettone sono a segnalare che sulla planimetria e le relazioni relative ai sottoservizi in zona PL della stazione di Ponte d'Adda (file NM3R01R53P6SI0000005A e NM3R01R53RGSi0000001A) sono indicate le dorsali idrica e gas senza evidenziare i due stacchi che alimentano i rispettivi contatori a servizio della struttura dell'oratorio San Luigi confinante. Tali contatori sono a ridosso dell'area oggetto degli interventi e ritengo sia necessario considerare e indicarvi la loro presenza.	Le planimetrie di censimento delle interferenze riportano le linee segnalate dagli enti gestori; nel caso specifico, Padania Acque (acquedotto e fognatura) e LDReti (gas). Gli enti di cui sopra non hanno trasmesso la posizione degli allacciamenti cui fa riferimento l'osservazione (vedi schede SOTTOSERVIZIO N°072 e 075 dell'elaborato NM3R01R53RGSi0000001A), per cui non sono stati riportati nelle planimetrie di censimento delle interferenze. Si segnala che l'immagine riportata nell'osservazione è errata, in quanto la linea in marrone è una linea fognaria, non un gasdotto.
84	Oratorio di Pizzighettone	4	DOMANDA: Vista la vicinanza della struttura dell'oratorio San Luigi di Pizzighettone all'area oggetto dell'intervento (si trova confinante con la banchina ferroviaria dell'attuale stazione di Ponte d'Adda) chiediamo quale sarà l'impatto durante i lavori e post intervento su: zona del campetto di calcetto in cemento e degli spogliatoi e su fascia destra di via don Zanoni (area privata d proprietà parrocchiale ad uso pubblico) dove insistono attualmente alcuni stalli di sosta e la pensilina per il parcheggio	Durante la fase di realizzazione dei lavori sarà garantita l'accesso all'impianto sportivo e all'oratorio, mentre i parcheggi e la viabilità su Via Monsignor Angelo Zanoni potranno subire delle fasizzazioni. Per valutare l'impatto acustico e vibrazionale dell'opera in progetto nella fase di esercizio, ovvero dopo la realizzazione dell'intervento, sono stati eseguiti degli studi appositi, riportati negli elaborati NM3R01R22RGIM0004001A (studio acustico) e NM3R01R22RGIM0004003A (studio vibrazionale). Lo studio acustico evidenzia come sull'oratorio San Luigi di Pizzighettone (ricettore 1060) non siano stati riscontrati superamenti dei limiti acustici previsti dal DPR 459 del 1998. In particolare i livelli raggiunti su tale ricettore si attestano sui 55 dBA, mentre per questa tipologia di ricettori i limiti previsti sono di 70 dBA diurni, quindi più di 10 dBA al di sotto del limite. Per quanto riguarda lo studio vibrazionale, le soglie assunte sono quelle previste per il disturbo alle persone individuate dalla norma UNI 9614. Per il danno agli edifici, la norma da seguire sarebbe la 9916 che prevede soglie per il danno agli edifici di molto maggiori rispetto a quelle del disturbo alle persone utilizzate nel presente studio. Si sottolinea, inoltre, come lo studio svolto sia più che cautelativo nelle assunzioni, con aggiunta di fattori correttivi atti a tener conto dell'eventuale risonanza nella propagazione delle vibrazioni all'interno degli edifici. Dallo studio effettuato non risultano aree critiche nella fase di esercizio per la zona indicata.
85	Diego Orlando	4	Viviamo in case costruite a ridosso della ferrovia, a Pizzighettone più precisamente a Roggione. Durante la presentazione dei lavori veniamo informati che verranno espropriati "temporaneamente" circa 3-4 metri delle nostre proprietà (mi chiedo chi pagherà la sistemazione della proprietà a Oine lavori), che i lavori dureranno anche 16 ore al giorno creando ulteriori problemi a noi proprietari. Nessuno ci ha parlato di eventuali indennizzi dovuti a questi enormi disagi che saremo costretti a subire!! Chiedo che venga aperto un tavolo di confronto per spostare la ferrovia di alcune decine di metri.	I soprassuoli rilevati al momento dell'accertamento della consistenza che saranno demoliti per effetto delle occupazioni, potranno essere indennizzati oppure ricostruiti a cura e spese dell'Appaltatore. A fine lavori il possesso delle aree sarà restituito al proprietario e le medesime saranno ripristinate nelle condizioni ante operam. L'indennizzo per l'occupazione temporanea non preordinata all'espropriazione sarà determinato sulla base del disposto normativo di cui al D.P.R. 327/2001 e s.m.i. - Testo Unico in materia di espropriazioni.
86	24 proprietari di terreni e titolari di aziende agricole, Torre de' Picenardi	13	Proposta che venga realizzata la tratta Cremona -Piadena secondo gli stessi criteri progettuali previsti negli altri lotti. Si porpone che il cavalc ferravia e il tracciato di collegamento in particolare fgra la frazione Ronca de' Golferami e Pozzo Baronzio (indicato nel progetto come NV19)e tra la Frazione San Lorenzo de' Picenardi e Fossa Guazzona (NV209) SIANO REALIZZATI IN CONTINUITÀ CON LA VIABILITÀ ESISTENTE. Che le opre etengano conto dell'evoluzione dei mezzi agricoli. Che la tangenziale venga riprogettata riducendo l'impatto sui fondi agricoli, tenendo conto della viabilità esistente.	Visti i pareri pervenuti dal territorio (Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
87	Sergio Pastori, Codogno	2	Criticità già esistente per il sottopassaggio stradale della SP 126 posto nell'area contigua dell'opera (circa 700 m a Nord della stazione ferroviaria di Codogno), che deve essere oggetto di attenta valutazione. Il sottopassaggio stradale della SP 126 collega la circonvallazione di Codogno con la zona artigianale/industriale, con la SS9 Via Emilia e conduce all'autostrada A1. La presenza del ponte ferroviario rappresenta un elemento di discontinuità. Le vibrazioni unite ad un'elevata rumorosità sono percepibili dai residenti in particolare durante il passaggio di treni merci a velocità sostenuta. Inoltre il ponte, che risale alla fine degli anni 50 è anche soggetto a occasionali distacchi di calcinacci. si propone di valutare la posa di barriere antirumore nel tratto urbano e un intervento strutturale sul manufatto per ridurre la trasmissione delle vibrazioni.	Opera non oggetto del presente intervento La criticità rilevata si trova in una zona al di fuori dell'ambito di studio. si evidenzia, comunque, che il piano di risanamento acustico nazionale prevede già degli interventi sopra al sottopasso della SP126. Nella fattispecie la tavoletta 030227 riporta gli interventi con codici 098019005 e 098019007.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argo men to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
88	Simone Peschera, Torre de' Picenardi	13	Si propone che venga realizzata la tratta Cremona-Piadena secondo gli stessi criteri progettuali previsti per gli altri lotti della Codogno-Cremona-Mantova ed anche per la tratta della stessa Cremona-Piadena, Che i cavalcaferrovia in progetto sul territorio comunale siano realizzati in continuità con la viabilità esistente prevedendo temporanee e progressive interruzioni della viabilità che permettano comunque di raggiungere tutte le frazioni e i fondi agricoli durante la fase di costruzione dell'opera.	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
89	Petizione Pubblica Pizzighettone	4	1. che la presente petizione venga inserita all'interno della documentazione raccolta dal Dibattito Pubblico; 2. che venga realizzata una variante al tracciato ipotizzato, che lo sposti al di fuori delle zone residenziali ; ipoteticamente il tracciato potrebbe essere affiancato alla SP234 con le realizzazione di una nuova stazione e un piazzale di sosta con un numero di stalli adeguati al traffico pendolare futuro previsto;IN CASO DI IMPOSSIBILITÀ TECNICO ECONOMICA DOCUMENTATA PER LA VARIANTE PROPOSTA AL PUNTO PRECEDENTE IN ALTERNATIVA CHIEDONO. 3. che venga rivisto il vincolo di tutela posto dalla Soprintendenza sull'area demaniale dell'ex genio militare in modo che il progetto del raddoppio possa considerare fruibile quell'area e quindi sfruttarne una piccola parte, per l'allargamento del tracciato ferroviario evitando quindi qualsiasi spostamento dell'attuale confine dell'area ferroviaria verso via Pirelli, salvaguardando così abitazioni (realizzate tra il 1925 e il 1950) e residenti dai disagi legati al passaggio dei mezzi di cantiere 4. che il tracciato ferroviario previsto a ridosso dell'area residenziale di Roggione venga progettato in modo che l'allargamento del piano ferroviario venga effettuato il più possibile lontano delle abitazioni ivi presenti; 5. che l'Amministrazione Comunale di Pizzighettone instauri un dialogo con RFI Rete Ferroviaria Italiana e le altre autorità preposte affinché venga imposto un limite massimo di velocità ai treni transitanti all'interno del centro abitato,6. che, qualora le ipotesi precedenti non risultino tecnicamente realizzabili, venga ipotizzata una differente modalità di transito all'interno del centro abitato che non richieda la realizzazione di nuove viabilità con alto impatto ambientale e paesaggistico sul territorio (cavalcavia, cavalcaferrovia, rotonde...) e riduca al minimo le criticità legate a fenomeni di vibrazione e rumore acustico, quale ad esempio una linea ferroviaria sopraelevata che transiti all'interno del centro abitato ma mantenga inalterata la viabilità sottostante.	A seguito dei contributi pervenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico dal Comune di Pizzighettone e dalla Petizione pubblica Pizzighettone sono stati analizzati 4 possibili soluzioni alternative, tutte posizionate a sud della linea ferroviaria esistente (LS). A nord della LS non sono state ipotizzate varianti di tracciato in quanto le aree risultano fortemente vincolate (vincolo paesaggistico e monumentale, aree a valenza ambientale, vincoli su edifici che risultano beni di archeologia industriale e vincoli su immobili ed aree di notevole interesse pubblico). Rispetto alle Varianti a Sud della LS ipotizzate si rileva che anche queste ricadono tutte all'interno del Parco dell'Adda Sud per gran parte del tracciato ed a tal proposito si evidenzia nello specifico che le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che "i nuovi progetti di attraversamento dei fiumi Adda e Serio devono prevedere in via prioritaria il potenziamento degli attraversamenti esistenti. In ogni caso deve essere evitato l'attraversamento nelle zone naturalistiche e nei siti di Natura 2000". Inoltre, a Sud della LS oltre al suddetto Parco e a due aste fluviali vincolate) è presente l'area protetta afferente a Natura 2000 denominata "Morta di Pizzighettone"rispetto alla quale le varianti risultano avvicinarsi. Pertanto la soluzione ottimale che rappresenta il giusto compromesso tra i vincoli sopra descritti e le esigenze manifestate dal territorio è quella in cui il tracciato ferroviario si stacca dalla Linea Storica ad est del PL sull'SP84 superata la nuova opera sostitutiva NV07, che permane immutata, e tramite il posizionamento di flessi si allontana dall'abitato di Roggione spostando il binario più prossimo all'abitato fino a circa 20m rispetto l'attuale binario per poi riportarsi, prima del PL in località Roggione, sulla posizione della LS.
90	Sergio Priori, Malagnino	9	Nel caso si realizzasse un sottopasso a Malagnino anziché il cavalca ferrovia mi sarebbe utile comprendere se l'eventuale sottopasso sarebbe affidato (con i conseguenti oneri) al Comune di Malagnino o ad altri soggetti.	Al netto della struttura in cls sotto binario, le ulteriori opere come gli impianti a servizio del sottopasso saranno consegnati all'ente gestore della viabilità interessata.
91	PROLOCO PIZZIGHETTONE APS	4	La proposta che ci permettiamo di avanzare è quella di sollecitare approfondimenti e varianti al tracciato ipotizzato, con l'obiettivo di mitigare gli impatti negativi eliminando o riconsiderando quei vincoli sopra riportati. Si suggerisce di considerare soluzioni alternative come lo spostamento del tracciato all'esterno delle aree residenziali, affiancato alla SP 234 con la costruzione di una nuova stazione e parcheggio adeguato, o la realizzazione di un viadotto ferroviario sopraelevato attraverso l'abitato di Pizzighettone.	A seguito dei contributi pervenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico dal Comune di Pizzighettone e dalla Petizione pubblica Pizzighettone sono stati analizzati 4 possibili soluzioni alternative, tutte posizionate a sud della linea ferroviaria esistente (LS). A nord della LS non sono state ipotizzate varianti di tracciato in quanto le aree risultano fortemente vincolate (vincolo paesaggistico e monumentale, aree a valenza ambientale, vincoli su edifici che risultano beni di archeologia industriale e vincoli su immobili ed aree di notevole interesse pubblico). Rispetto alle Varianti a Sud della LS ipotizzate si rileva che anche queste ricadono tutte all'interno del Parco dell'Adda Sud per gran parte del tracciato ed a tal proposito si evidenzia nello specifico che le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che "i nuovi progetti di attraversamento dei fiumi Adda e Serio devono prevedere in via prioritaria il potenziamento degli attraversamenti esistenti. In ogni caso deve essere evitato l'attraversamento nelle zone naturalistiche e nei siti di Natura 2000". Inoltre, a Sud della LS oltre al suddetto Parco e a due aste fluviali vincolate) è presente l'area protetta afferente a Natura 2000 denominata "Morta di Pizzighettone"rispetto alla quale le varianti risultano avvicinarsi. Pertanto la soluzione ottimale che rappresenta il giusto compromesso tra i vincoli sopra descritti e le esigenze manifestate dal territorio è quella in cui il tracciato ferroviario si stacca dalla Linea Storica ad est del PL sull'SP84 superata la nuova opera sostitutiva NV07, che permane immutata, e tramite il posizionamento di flessi si allontana dall'abitato di Roggione spostando il binario più prossimo all'abitato fino a circa 20m rispetto l'attuale binario per poi riportarsi, prima del PL in località Roggione, sulla posizione della LS.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
92	Francesco Puerari, Cremona e Malagnino (Località Ronchetto)	9	Il sottoscritto è proprietario e conduttore di alcuni terreni adiacenti alla ferrovia in comune di Cremona. Il progetto di raddoppio, oltre a creare forti interferenze con la rete idrica, la viabilità podereale e sconvolgere l'assetto fondiario conseguente all'ampliamento della nuova sede ferroviaria, prevede la realizzazione di un nuovo sovrappasso che interseca trasversalmente il fondo agricolo stravolgendone l'originaria regolare conformazione planimetrica con formazione di piccoli appezzamenti e reliquati per la cui coltivazione (lavorazioni meccaniche, semine, concimazioni distribuzione fitofarmaci, irrigazione, raccolta ecc.) si renderanno necessari maggiori tempi tecnici con evidente incremento dei costi di produzione e riduzione dell'efficienza aziendale con le relative negative ricadute economiche sull'attività di impresa.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità di una soluzione in sottopasso in prossimità del passaggio a livello esistente, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Si segnala come l'osservazione fa riferimento ad un'opera approvata dalla Provincia di Cremona. Eventuali modifiche andranno concordate con il concessionario dell'Autostrada Cremona-Mantova
93	Francesco Puerari, Cremona e Malagnino (Località Ronchetto)	9	La razionalizzazione e ricondizionamento delle opere esistenti (Cavalcaferrovia per San Felice. Sovrappasso Autostrada A21 e relativi raccordi stradali. Via Mulino, sostituita da Cavalcaferrovia per San Felice, abbandonata e inutilizzata), possono rendere fattibile un Cavalcaferrovia alternativo a quello proposto.L'attuale progetto di cavalcaferrovia e raddoppio della tratta prevede che i 38 ettari dell'Azienda vengano attraversati trasversalmente dal raddoppio e perpendicolarmente da un Cavalcaferrovia. Un progetto devastante.Distrugge decenni di opere volte a renderla efficiente nel rispetto dell'ambiente (condotta idraulica sotterranea Nord-Sud per non disperdere le acque irrigue, rifacimento e riattivazione della rete delle rogge, livellamento dei lotti, accorpamento di terreni residui, produzione foraggera integrata con allevamento di bestiame limitrofo, salvaguardia dei filari di querce secolari).	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità di una soluzione in sottopasso in prossimità del passaggio a livello esistente, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Si segnala come l'osservazione fa riferimento ad un'opera approvata dalla Provincia di Cremona. Eventuali modifiche andranno concordate con il concessionario dell'Autostrada Cremona-Mantova
94	Gianmarco Lucini Paioni ad Acquanegra cremonese	6	La società LUCINI PAIONI GUIDO MICHELE E FIGLI SOCIETA' AGRICOLA SS conduce il terreno catastalmente censito presso il NCTC del Comune di Acquanegra Cremonese al foglio 8 mappale 62. Proprietari del terreno sono i soci stessi della società. La parte adiacente all'attuale sedime ferroviario del mappale sarà oggetto di espropriazione. Con l'escavazione del sottopasso sarà disponibile una notevole quantità di materiale inerte. Ciò premesso chiede La possibilità di costituire un accesso al fondo mediante creazione di una rampa (utilizzando il materiale di risulta dall'escavazione del sottopasso) insistente su una porzione del terreno stesso, direttamente da Via Stazione, collocabile in una porzione dello spazio evidenziato in mappa.	Opera non oggetto del presente intervento
95	Ferdinando Quinzani, Cremona	8	Come proprietari e conduttori di fondo agricolo "Valverde" in Comune di Cremona, zona San Felice, Via Beata Stefana Quinzani 11 siamo coinvolti perchè il progetto di fattibilità prevede in questa zona l'esproprio di una fascia che è la strada di accesso alla cascina e rappresenta l'unico collegamento tra essa ed i campi di proprietà. Abbiamo sottoposto la questione nel corso del dibattito pubblico tenutosi a Malagnino il 18 gennaio 2024 e l'ingegnere Alessia Malcangi ha risposto parlando di "errore" nelle planimetrie: se è così chiediamo la semplice rettifica dei disegni, preservando in ogni caso la nostra strada fino alla via San Felice. Si allega foto della strada in corrispondenza del manufatto della tangenzialina, da cui si intravede il secondo manufatto della A21 ed in fondo lo sbocco sulla Via San Felice. Nella stessa zona, a destra della strada privata e a sinistra del binario, si nota anche il fosso Fragalinetto che funge da scolo per la cascina. Questa zona è a forte rischio idrogeologico tant'è che già tre volte nei decenni scorsi abbiamo subito ingentissimi danni da alluvione per problemi di scolo delle acque.	La richiesta è stata presa in carico. Nella successiva fase progettuale verrà corretto il refuso. Contributo idraulica: Con riferimento alla tavola NM3R02R26P6ID0002003 a corredo del PFTE presentato, il fosso Fragalinetto sarà mantenuto ed in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario si prevede il rifacimento del manufatto esistente tramite un nuovo tombino circolare DN1500.
96	Giovanni Raineri, Codogno	2	Migliore è l'ipotesi dello spostamento del canale Abbadessa sul lato nord della rampa, seguendo tutto il suo percorso fino a rientrare nel vecchio alveo in prossimità del fabbricato ai piedi del cavalcavia. Il canale si troverebbe ad una quota tale da non creare problemi di sicurezza ,nell'altro caso invece, per un lungo tratto si comporterebbe come una struttura pensile. Potrebbero in tal caso essere evitati diversi manufatti e gli scarichi delle acque piovane cortilizie non verrebbero interessati. Un altro punto riguarda la strada utilizzata sia dai proprietari dei terreni confinanti che dall'Enel per la manutenzione della cabina elettrica proporrei di non variare l'accesso stradale alla cabina, mantenendo così la lunga tombinatura di colo già esistente e l'ampio raggio di curvatura e solo dopo si innesterebbe nella sede stradale da voi già individuata con un solo allargamento nella curvatura di accesso al cavalcavia di fronte alla Cascina Mulino Magnani 64.	Osservazione non accoglibile. Non vi sarebbe lo spazio sufficiente per una deviazione del canale su lato nord senza ripercussioni (in termini di demolizioni) sui fabbricati esistenti, tenendo conto anche delle verifiche idrauliche a corredo della soluzione proposta. Si conferma la soluzione proposta anche circa la strada di accesso alla cabina Enel, con il rifacimento anche del canale allo stato attuale tombinato, tramite un nuovo canale in terra a cielo aperto (cfr. NM3R01R26P6ID0002002).
97		15	Al fine di contribuire alla realizzazione di interventi che migliorino l'intermodalità, l'accessibilità alla stazione, la fruizione degli spazi e delle aree ferroviarie nonché l'esperienza di viaggio degli utenti, si chiede che nei successivi affinamenti progettuali si faccia riferimento in via generale a quanto definito nel Protocollo d'intesa tra Regione Lombardia e RFI spa "Definizione programma per lo sviluppo dell'intermodalità nelle stazioni ferroviarie di RFI" ("Protocollo stazioni"), sottoscritto a dicembre 2020, e nella "Relazione di analisi e individuazione delle strategie di intervento", approvata da Regione Lombardia con d.g.r. XI/7206 del 24.10.2022.	Si concorda con quanto osservato ed Il Protocollo verrà preso in esame nei successivi approfondimenti progettuali, tenendo conto del carattere multidisciplinare del commento.

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
		15	Vista la documentazione presentata, per le fasi di sviluppo e approfondimenti successivi del progetto, si chiede di approfondire le analisi del contesto che analizzino le condizioni di accessibilità nel raggio di 500 metri dalle stazioni/fermate interessate, sia per lo stato di fatto che di progetto, in relazione al tessuto urbano di riferimento, valutando in particolare: l'accessibilità pedonale (dimensione e tipologia dei percorsi, poli attrattori collegati alla stazione); l'accessibilità tpls (localizzazione delle fermate, arco di servizio e frequenza, presenza di pensilina, palina e seduta, accessibilità PRM, poli attrattori collegati alla stazione); l'accessibilità ciclabile (dimensione, lunghezza e tipologia dei percorsi, presenza di parcheggi, poli attrattori collegati alla stazione); l'accessibilità auto (K&R, ricariche elettriche, posti dedicati PRM, parcheggi lunga sosta).	Per quanto concerne l'osservazione in oggetto, si ritiene che la stessa sia da associare allo studio trasportistico, dunque ad altra specialistica;
		15	Si raccomanda: Ottimizzazione degli spazi di stazione: Dimensionare le banchine, i sottopassi, le scale/rampe, gli ascensori e le aree di attesa in base ai previsti flussi di utenti; realizzare percorsi diretti, senza nicchie, angoli, rientranze utilizzabili per “funzioni improprie”, con una visuale rettilinea, libera ed ampia e facilmente accessibile alla manutenzione e pulizia (spazio per il passaggio con le macchine di pulizia); installare ascensori della tipologia idonea sia al trasporto dei PRM che delle biciclette; prevedere una adeguata illuminazione degli spazi, evitando punti ciechi, favorendo l'utilizzo della luce naturale e diffusa, inserendo ad esempio lucernai e aperture al di sopra dei sottopassi; utilizzare materiali di facile manutenzione e resistenti alle diverse condizioni climatiche; installare pensiline di idonea lunghezza e larghezza a copertura delle banchine; installare sedute sia nelle banchine che nelle sale d'attesa, posizionandole in punti idonei alla sosta, evitando conflitti con spazi per le informazioni e il passaggio delle persone; prevedere in via prioritaria rampe per i collegamenti verticali ai nuovi sottopassi unitamente agli ascensori e laddove possibile prevedere anche le scale; progettare le scale e le rampe di collegamento verticale ai sottopassi in maniera che vi sia illuminazione diretta (a cielo aperto) e che non si realizzino spazi angusti e bui che possano risultare poco sicuri per gli utenti (v. foto allegate esemplificative).	In considerazione della presente osservazione, di carattere generale, di cui si prende atto, si darà specifica risposta in peculiari analisi in una successiva fase progettuale; - Si ritiene che la richiesta in merito all'adozione di ascensori adatti al trasporto bike (tipo 3) sia ammissibile e possa essere valutata nelle successive fasi progettuali ma vada concordata con la committenza. - Per quanto concerne la realizzazione di lucernai, si ritiene che tecnicamente la richiesta sia difficile realizzazione in quanto, in termini strutturali, la soletta del sottopasso è ribassata rispetto alla pavimentazione di banchina ed è presente un importante strato di riempimento. Inoltre, i pozzi di luce nella pavimentazione di banchina risulterebbero poco efficienti in termini di illuminazione in quanto sarebbero a loro volta coperti dalle pensiline ferroviarie e non garantirebbero il rispetto delle STI PMR in relazione alla caratteristica antisdrucchiolo. Verrà valutata, se ammissibile per la committenza, come suggerito, la possibilità di inserire le rampe oltre ad ascensori e scale, specificando tuttavia che le aree a disposizione potrebbero non permetterne l'inserimento in considerazione delle vigenti normative e della necessità di garantire l'accessibilità, per la quale, come noto, la pendenza massima consentita è pari al 5%. Ciò comporta un notevole sviluppo delle rampe in termini di estensione lineare in considerazione della necessità di superare il dislivello con il sottopasso, non sempre attuabile in considerazione degli spazi a disposizione. Si ritiene invece che, per quanto concerne l'osservazione che suggerisce di “installare pensiline di idonea lunghezza e larghezza a copertura delle banchine; installare sedute sia nelle banchine che nelle sale d'attesa, posizionandole in punti idonei alla sosta, evitando conflitti con spazi per le informazioni e il passaggio delle persone;”, la stessa risulti già ottemperata nel PFTE. redatto secondo la principale normativa di riferimento utilizzata per la progettazione ferroviaria.
		15	Incremento dell'accessibilità tramite tpls gomma: localizzando le fermate del tpls in prossimità degli accessi della stazione e delle rampe d'accesso ai sottopassi, al fine di minimizzare i percorsi l'interscambio ferro-gomma. Per garantire la sostenibilità trasportistica del sistema di trasporto pubblico (treno+ tpls gomma), permettendo un sicuro e facile interscambio, la stazione e le fermate del tpls devono risultare spazialmente concentrate e reciprocamente visibili; attrezzando le fermate del tpls tramite pensilina, seduta e palina come da D.d.g. del 28/05/2021 n. 7241). Si evidenzia che tali interventi dovranno essere verificati con l'Agenzia per il TPL competente e la Società di trasporto coinvolta, per verificare il sussistere delle condizioni di sicurezza, ai sensi del DPR 753/80.	Sebbene si ritenga che alcune osservazioni mosse, trovino già riscontro positivo con quanto sviluppato in fase di PFTE, per quanto concerne l'accessibilità la stessa è da associare a studio trasportistico e dunque alla specialistica di riferimento. Si concorda sulla possibilità di inserire stalli per la ricarica dei veicoli elettrici che verranno inseriti nella successiva fase progettuale, rendendo una quota parte dei parcheggi stazioni di ricarica per veicoli elettrici. Si evidenzia la necessità, in considerazione della natura multidisciplinare del commento, di coinvolgere le discipline impiantistiche.
		15	Migliorare l'accessibilità ciclabile: prevedendo parcheggio per biciclette in prossimità degli accessi della stazione, secondo quanto previsto dal PRMC; collegando i parcheggi biciclette ai percorsi ciclabili esistenti o previsti in prossimità della stazione; prevedendo percorsi ciclabili di collegamento dalla stazione ai principali poli attrattori urbani.	Sebbene si ritenga che alcune osservazioni mosse, trovino già riscontro positivo con quanto sviluppato in fase di PFTE, per quanto concerne l'accessibilità ed urbanistica, la stessa è da associare a studio trasportistico e dunque alla specialistica di riferimento. roviarie e non garantirebbero il rispetto delle STI PMR in relazione alla caratteristica antisdrucchiolo.
		15	Migliorare l'accessibilità pedonale - realizzando percorsi pedonali di connessione tra gli ingressi della stazione e le aree di sosta per l'intermodalità (fermata tpls, parcheggio bici, parcheggio auto..) diretti, lineari, sicuri e illuminati; prevedendo percorsi pedonali di collegamento dalla stazione ai principali poli attrattori urbani.	In considerazione della presente osservazione, di carattere generale, di cui si prende atto, si darà specifica risposta nei successivi approfondimenti progettuali. Ad ogni modo, in termini generali, si ritiene che il PFTE sviluppato ad oggi, tenga già conto della presente osservazione avendo posto tra gli obiettivi primari la massimizzazione dell'accessibilità pedonale;
		15	Migliorare l'accessibilità tramite mobilità privata su gomma: o localizzando i parcheggi per PRM in prossimità degli accessi alla stazione, collegandoli tramite percorsi pedonali brevi, lineari, sicuri ed illuminati, limitando attraversamenti pedonali; o attrezzando i parcheggi con alberature per evitare i fenomeni “isola di calore”; o individuando stalli dedicati alla ricarica dei veicoli elettrici tramite l'installazione delle colonnine di ricarica.	In considerazione della presente osservazione, di carattere generale, di cui si prende atto, si darà specifica risposta nei successivi approfondimenti progettuali. Ad ogni modo, in termini generali, si ritiene che il PFTE sviluppato ad oggi, tenga già conto della presente osservazione avendo posto tra gli obiettivi primari la massimizzazione dell'accessibilità su gomma; Verranno inserite colonnine di ricarica dei veicoli elettrici.
		15	Nelle stazioni dove nello stato di fatto è presente un solo marciapiede, si chiede di valutare l'opportunità di prevederne uno solo centrale, a isola, al fine di limitare l'impatto del progetto, sia da un punto di vista economico che di inserimento nel contesto territoriale.	La soluzione proposta è da valutare con i colleghi di tracciato, poiché l'accoglimento della stessa comporterebbe la variazione del tracciato ferroviario con notevole ampliamento dell'interesse tra i binari oltre che la demolizione del marciapiede esistente e l'isolamento del FV dalle banchine ferroviarie.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
	REGIONE LOMBARDIA - UO Infrastrutture Ferroviarie e Opere Pubbliche	3	Fermata Maleo: o avvicinare gli stalli PRM all'ingresso della stazione (allegato 1- punto 1); allineare le scale con sottopasso (allegato 1- punto 2); progettare le scale e le rampe di collegamento verticale ai sottopassi prevedendo un varco nelle solette di copertura, consentendo un'illuminazione diretta degli stessi (allegato 1- punto 3); prevedere collegamento diretto tra parcheggio/fermata tpl e sottopasso (allegato 1- punto 4); prevedere un percorso ciclo/pedonale dall'ingresso della stazione fino alla rete ciclopedonale esistente (allegato 1- punto 5); avvicinare il Bike box all'ingresso della stazione (allegato 1- punto 6); inserire le rampe d'accesso ai sottopassi, al fine di facilitare la mobilità dell'utenza con bicicletta a seguito (allegato 1- punto 7).	1- In considerazione di quanto osservato, si ritiene che il PFTE risponda già pienamente alla richiesta, avendo previsto la presenza di stalli PMR il più vicino possibile all'ingresso del FV, tenendo conto della viabilità di progetto e di dotazioni di sicurezza. // 2- I collegamenti verticali verso il sottopasso sono coperti da pensiline ferroviarie per la protezione dalle intemperie, l'illuminazione naturale è comunque garantita dalle porzioni laterali aperte. La realizzazione di varchi nelle solette tipo lucernai è di difficile realizzazione in quanto la soletta del sottopasso è ribassata rispetto alla pavimentazione di banchina ed è presente un importante strato di riempimento. Inoltre, i pozzi di luce nella pavimentazione di banchina risulterebbero poco efficienti in termini di illuminazione in quanto sarebbero a loro volta coperti dalle pensiline ferroviarie e non garantirebbero il rispetto delle STI PMR in relazione alla caratteristiche antisdrucchio // 3- Per quanto concerne il collegamento diretto tra parcheggio/fermata TPL e sottopasso , si ritiene che l'osservazione sia stata risolta in fase di PFTE.
		4	Fermata Pizzighettone: traslare il sottopasso verso ovest al fine di avvicinarlo al fabbricato viaggiatori e all'accesso di stazione, minimizzando i percorsi pedonali (allegato 2- punto 1); progettare le scale e le rampe di collegamento verticale ai sottopassi prevedendo un varco nelle solette di copertura, consentendo un'illuminazione diretta degli stessi (allegato 2- punto 2); avvicinare il Bike box all'ingresso della stazione e alla rampa d'accesso al sottopasso (allegato 2- punto 3);	1- La posizione del sottopasso è stata pensata per avere un accesso quanto più diretto possibile dall'area esterna (percorso in verde) e per limitare l'ingombro delle opere di fronte al FV. La rampa è necessaria per raggiungere una quota che consenta l'inserimento del sottopasso al di sotto del rilevato ferroviario, traslando il sottopasso verso ovest si avrebbe la rampa e l'allargamento della banchina di fronte al FV con notevole impatto sulla facciata storica e si allungherebbe il percorso di accesso al sottopasso per chi arriva dall'area esterna (così come indicato dalla linea arancio nell'immagine a destra). // 2- I collegamenti verticali verso il sottopasso sono coperti da pensiline ferroviarie per la protezione dalle intemperie, l'illuminazione naturale è comunque garantita dalle porzioni laterali aperte. La realizzazione di varchi nelle solette tipo lucernai è di difficile realizzazione in quanto la soletta del sottopasso è ribassata rispetto alla pavimentazione di banchina ed è presente un importante strato di riempimento. Inoltre, i pozzi di luce nella pavimentazione di banchina risulterebbero poco efficienti in termini di illuminazione in quanto sarebbero a loro volta coperti dalle pensiline ferroviarie e non garantirebbero il rispetto delle STI PMR in relazione alla caratteristiche antisdrucchio //
		4	Fermata di Ponte d'Adda: traslare il sottopasso verso est al fine di avvicinarlo al fabbricato viaggiatori e all'accesso di stazione, minimizzando i percorsi pedonali (allegato 3- punto 1); sul lato nord del sottopasso, posizionare la rampa e la scala al fine di minimizzare i percorsi, indirizzando il percorso ciclopedonale verso via Monsignor Zanoni (allegato 3- punto 2); posizionare la rampa e scala sul lato sud del sottopasso al fine di minimizzare il percorso ciclabile (3); progettare le scale e le rampe di collegamento verticale ai sottopassi prevedendo un varco nelle solette di copertura, consentendo un'illuminazione diretta degli stessi (allegato 3- punto 4); avvicinare gli stalli PRM all'ingresso della stazione e all'ascensore (allegato 3- punto 5); predisporre gli stalli del Kiss & Ride (allegato 3- punto 6);	A seguito dell'osservazione mossa, dopo aver effettuato verifiche progettuali, si reputa non possibile traslare il sottopasso verso est e avvicinarlo al FV in considerazione dell'assenza degli spazi utili per consentire l'allargamento della banchina in corrispondenza dell'edificio // 2/3- Non è possibile minimizzare i percorsi di accesso al sottopasso: la lunghezza delle rampe è necessaria per raggiungere una quota che consenta l'inserimento del sottopasso al di sotto del rilevato ferroviario, sia sul lato nord che sul lato sud. // 4- Per quanto concerne lo stallo PMR è posizionato di fronte all'accesso al piazzale di stazione, si è valutato, come da immagine a seguire, il posizionamento dello stesso nella posizione indicata in giallo, tenendo conto però dello spazio necessario alle auto per il torna-indietro sull'asse stradale.
		6	Fermata di Acquanegra: traslare il sottopasso verso ovest al fine di avvicinarlo al fabbricato viaggiatori e all'accesso distazione, minimizzando i percorsi pedonali (allegato 4- punto 1); inserire le rampe al fine di dare continuità al percorso ciclopedonale proveniente da via Fengo, facilitando quindi la mobilità dell'utenza con bicicletta a seguito (allegato 4- punto 2); traslare gli stalli PRM sul lato ovest della piazza al fine di avvicinarli al sottopasso e quindi all'ascensore (allegato 4- punto 3); prevedere due ulteriori accessi pedonali alla banchina dalla piazza della stazione (allegato 4- punto 4); traslare le banchine verso est, al fine di centrarle rispetto alla nuova posizione proposta del sottopasso pedonale (allegato 4- punto 5); avvicinare il Bike box all'ingresso della stazione (allegato 4- punto 6); progettare le scale e le rampe di collegamento verticale ai sottopassi prevedendo un varco nelle solette di copertura, consentendo un'illuminazione diretta degli stessi (allegato 4- punto 7).	1-Nel progetto presentato è previsto l'adeguamento del sottopasso esistente con il fine di minimizzare l'intervento e recuperare l'opera. Si evidenzia inoltre che ad ovest del sottopasso sono presenti manufatti esistenti di fronte ai quali il marciapiede non è stato innalzato per non alterarne le facciate. La presenza del camminamento h25 dal piano del ferro non renderebbe quindi possibile la traslazione del sottopasso. // 2-Nel progetto in scala urbana presentato, è già prevista una ricicatura ciclopedonale nord-sud inserita nella nuova viabilità // 3- Per quanto concerne il posizionamento delle banchine così come proposto nel PFTE, deriva da ragionamenti di tracciato, pertanto il possibile spostamento delle stesse è possibile solo variando lo stesso.
		8	Stazione di Cavatigozzi: traslare il sottopasso verso est, avvicinandolo al fabbricato viaggiatori e all'accesso di stazione, al fine di minimizzare i percorsi pedonali (allegato 5- punto 1); inserire le rampe al fine di facilitare la mobilità dell'utenza con bicicletta a seguito (allegato 5- punto 2); progettare le scale e le rampe di collegamento verticale ai sottopassi prevedendo un varco nelle solette di copertura, consentendo un'illuminazione diretta degli stessi (allegato 5- punto 3).	Per quanto concerne il sottopasso, lo stesso non può essere traslato verso est per la presenza del fabbricato tecnologico accanto al FV con accessi diretti sulla banchina. La posizione del sottopasso è stata definita con l'obiettivo di risultare il maggior confortevole possibile, risultando inoltre baricentrica rispetto alle banchine.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argo men to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
		9	Fermata Villetta Malagnino: avvicinare gli stalli PRM all'ingresso della stazione e all'ascensore (allegato 6- punto 1); prevedere un collegamento ciclopedonale tra la stazione e il parcheggio esistente localizzato a sud (allegato 6- punto 2); prevedere un accesso pedonale tra la rampa esistente e la banchina nord (allegato 6- punto 3); prevedere un accesso pedonale a ovest del fabbricato viaggiatori al fine di mettere in diretta comunicazione gli stalli PRM e la banchina ferroviaria (allegato 6- punto 4).	La proposta progettuale elaborata in fase di PFTE ha localizzato gli stalli PMR il più vicino possibile alla stazione e all'ascensore. 2-Nel PFTE è presente un sottopasso urbano con rampe ciclopedonali che garantisce il passaggio nord-sud, Per quanto concerne il sottopasso ferroviario, con l'obiettivo di rendere il più agevole possibile il trasporto delle bici, verrà valutato l'inserimento di ascensori idonei al trasporto delle biciclette. 3-In fase di progetto l'accesso da nord non era stato ritenuto significativo in quanto l'area è ad uso esclusivamente agricolo. Ad ogni modo verrà valutata la possibilità di inserire un varco laddove indicato 4- Per quanto concerne lo stallo PMR, lo stesso è ad est del FV, nelle immediate vicinanze dell'accesso ed è presente un collegamento diretto con la banchina.
		10	Fermata Gazzo Pieve San Giacomo: traslare il sottopasso verso ovest al fine di avvicinarlo al fabbricato viaggiatori e all'accesso di stazione, minimizzando i percorsi pedonali (allegato 7- punto 1); inserire le rampe al fine di dare continuità al percorso ciclopedonale proveniente da via Orlandelli, facilitando la mobilità dell'utenza con bicicletta a seguito (allegato 7- punto 2); avvicinare gli stalli PRM all'ingresso della stazione e all'ascensore (allegato 7- punto 3); avvicinare il Bike box all'ingresso della stazione (allegato 7- punto 4); progettare le scale e le rampe di collegamento verticale ai sottopassi prevedendo un varco nelle solette di copertura, consentendo un'illuminazione diretta degli stessi (allegato 7- punto 5); prevedere un accesso pedonale ai binari a ovest del fabbricato viaggiatori (allegato 7- punto 6).	1/2-il PFTE colloca il sottopasso nel punto più prossimo al FV. Sul fronte nord è presente un percorso di ricucitura urbana con pendenza minima che collega il sottopasso a via Orlandelli e garantisce l'attraversamento della ferrovia durante gli orari di chiusura della fermata. 3-Lo stallo PMR ed il bike-box sono stati posizionati nell'area asfaltata per consentire la valorizzazione della piazza. Le distanze dalla sala d'attesa e dall'ascensore sono pari a 25 e 50m. 4- Per quanto concerne il punto quattro, si faccia riferimento a quanto espresso per la stazione di Maleo; 5-Per quanto concerne l'osservazione, nel PFTE la banchina è progettata come accessibile anche sul lato ovest del FV
		13	Stazione di Torre de' Picenardi: traslare il sottopasso pedonale verso est al fine di avvicinarlo al fabbricato viaggiatori e all'accesso di stazione, minimizzando i percorsi pedonali (allegato 8- punto 1); progettare le scale e le rampe di collegamento verticale ai sottopassi prevedendo un varco nelle solette di copertura, consentendo un'illuminazione diretta degli stessi (allegato 8- punto 2); inserire le rampe al fine di facilitare la mobilità dell'utenza con bicicletta a seguito (allegato 8- punto 3); avvicinare il Bike box all'ingresso della stazione (allegato 8- punto 4).	1-La presenza della fascia di marciapiede h25 dal p.f. antistante il FV (necessaria per preservare le facciate storiche) non consente la traslazione del sottopasso verso quest'ultimo. Il sottopasso è in posizione baricentrica rispetto alle banchine e scale e ascensore distano rispettivamente 20 e 45m dalla sala d'attesa; 2-Per quanto concerne l'osservazione n.2, si faccia riferimento a quanto espresso per la medesima osservazione nella stazione di Maleo; 3-Verrà valutato l'inserimento di ascensori idonei al trasporto delle biciclette. Ovvero ascensori di tipo 3. 4-Accanto al bikebox è presente un accesso secondario alla stazione
		2	Si rileva inoltre che la stazione di Codogno è oggetto di parallelo procedimento di riqualificazione del fabbricato viaggiatori e delle aree esterne limitrofe; in entrambi i procedimenti, tuttavia, non è stata considerata la possibilità di interventi atti a migliorare la ricucitura urbana, ed in particolare a risolvere la criticità rappresentata dal collegamento del rione San Biagio con il centro cittadino (adiacenze via Borsa), oggi garantito esclusivamente da un sottopasso inadeguato. Si chiede pertanto di verificare, confrontandosi con tutti gli stakeholder (e in particolare con il Comune), la fattibilità di un adeguamento del sottopasso, ovvero della sua sostituzione con un nuovo manufatto, attivando le correlate procedure autorizzative e realizzative nell'ambito o in parallelo al procedimento inerente al raddoppio ferroviario.	Nella revisione progettuale a valle del Dibattito Pubblico, RFI si impegna a condurre gli approfondimenti richieste valutando la necessità o meno di riqualificare e/o potenziare il sistema di manufatti esistenti con riferimento al sottopasso di via Borsa.
		8	Si segnala infine che, in corrispondenza della stazione di Cremona, si ritiene opportuno che venga valutata la fattibilità della realizzazione di un secondo sottopasso di stazione che assicuri anche un collegamento diretto all'area dell'agostazione così da ottimizzare le funzioni di interscambio.	Opera non connessa all'intervento di Raddoppio ferroviario
			Si rinvia pertanto al necessario coordinamento con ARIA S.p.A., concedente dell'autostrada regionale, per la condivisione delle soluzioni progettuali da adottare per i punti di interferenza tra le due opere.	-
			Dovrà essere avviata la condivisione con ANAS in merito alle soluzioni da adottare per le opere che interessano la SS10 Padana Inferiore, di competenza della medesima società.	-
		12	Nelle successive fasi di sviluppo del PFTE si chiede di - NV17 - viabilità di collegamento tra la frazione di Vighizzolo a nord dell'asta ferroviaria e la frazione di Mottaiaola a sud: realizzare l'innesto sulla provinciale SP28 (a sud-est) mediante rotatoria;	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.

N° progr -	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
	Regione Lombardia U.O. Infrastrutture Viarie e Ciclabili	13	Nelle successive fasi di sviluppo del PFTE si chiede di - NV22 - potenziamento viabilistico nel comune di Torre De’ Picenardi con bypass tra la S.P. 29 a nord e la S.P. 30 in direzione sud: modificare la soluzione adottata per l’innesto a nord, prevedendo la rotatoria sulla SP29 anziché sul tratto di strada campestre posto più a nord;	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
			Nelle successive fasi di sviluppo del PFTE si chiede di - NV21 - Riqualfica della S.P. 70: definire con ANAS la soluzione da adottare per l’innesto previsto a nord sulla SS10, prevedendo le opportune canalizzazioni per garantire manovre in sicurezza.	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
			Nel proseguimento dell’attività di analisi e sviluppo della progettazione, si chiede il necessario coordinamento con le Province di Lodi e Cremona, per la condivisione delle soluzioni progettuali da adottare per i punti di interferenza tra l’opera ferroviaria e le strade di competenza provinciale per tutti gli interventi sottoelencati. Lotto 1: elenco degli interventi che interessano la viabilità provinciale: - NV01 - Adeguamento SP116 (via Milano): realizzazione di una nuova viabilità prevalentemente in rilevato, con realizzazione di un viadotto (IV01) per sovrappassare la linea ferroviaria; - NV06 Collegamento SP234 con fermata Pizzighettone: realizzazione di una nuova viabilità (prevalentemente in rilevato) di collegamento con la SP234 per l’accessibilità alla fermata di Pizzighettone; - NV07 adeguamento SP84 al Km 9+375: riqualfica nel comune di Pizzighettone (CR) nell’area industriale a sud est, a partire dall’intersezione con la SP48 di Pizzighettone (viale Marconi, direzione Roggione) fino al collegamento a sud con la SP234, strada di collegamento tra Casalpusterlengo e Cremona, intervenendo sull’asse viabile direzione nord-sud della SP84 tramite la realizzazione di una nuova viabilità e sistemazioni di collegamento alle viabilità esistenti, oltre al cavalcaviaferrovia (IV07) con cui il tracciato di progetto sovrappassa la linea ferroviaria nonché la rotatoria esistente sulla SP48. Tutte le viabilità in progetto si sviluppano prevalentemente in rilevato, con opere di contenimento delle scarpate per garantire la compatibilità con gli altri assi in progetto; - NV13 Nuova viabilità accesso Sicrem: realizzazione di una nuova viabilità (prevalentemente in rilevato) per garantire l’accesso alla fabbrica Sicrem, con realizzazione di una nuova rotatoria sulla SP234.	Si prende atto dell’osservazione e si segnala che le Province di Cremona e Lodi verranno ulteriormente coinvolte nella prosecuzione dell’iter (Conferenza dei Servizi).
			Nel proseguimento dell’attività di analisi e sviluppo della progettazione, si chiede il necessario coordinamento con le Province di Lodi e Cremona, per la condivisione delle soluzioni progettuali da adottare per i punti di interferenza tra l’opera ferroviaria e le strade di competenza provinciale per tutti gli interventi sottoelencati. Lotto 2: - NV14 Nuova viabilità ricucitura SP26 km 34+225: in ingresso al comune di Malagnino (CR) riqualfica dalla viabilità sud denominata SP27 verso la direzione nord ovvero verso la frazione di San Savino e, più in generale, verso la riconnessione della strada comunale tramite la realizzazione di una nuova viabilità e sistemazioni di collegamento alle viabilità esistenti, nonché cavalcaviaferrovia (IV14) con cui il tracciato di progetto sovrappassa la linea ferroviaria esistente e di progetto; - NV15 Nuova viabilità ricucitura su SP27: riqualfica della viabilità locale di collegamento tra le frazioni Ca’ De Quinzani e Logardone ad ovest del comune di Malagnino (CR) riconnett strato di riempimento. Inoltre, i pozzi di luce nella pavimentazione di banchina risulterebbero poco efficienti in termini di illuminazione in quanto sarebbero a loro volta coperti dalle pensiline ferroviarie e non garantirebbero il rispetto delle STI PMR in relazione alla caratteristiche antisdruciuolo // pari al 5%. Ciò comporta un notevole sviluppo delle rampe in termini di estensione lineare in considerazione della necessità di superare il dislivello con il sottopasso, non sempre attuabile in considerazione degli spazi a disposizione. Si ritiene invece che, per quanto concerne l’osservazione che suggerisce di “installare pensiline di idonea lunghezza e larghezza a copertura delle banchine; installare sedute sia nelle banchine che nelle sale d’attesa, posizionandole in punti idonei alla sosta, evitando conflitti con spazi per le informazioni e il passaggio delle persone;” , la stessa risulti già ottemperata nel PFTE. redatto secondo l la principale no	Si prende atto dell’osservazione e si segnala che le Province di Cremona e Lodi verranno ulteriormente coinvolte nella prosecuzione dell’iter (Conferenza dei Servizi).
			Si chiede che, nel proseguimento dell’attività di analisi e sviluppo della progettazione, venga esaminato il PRMC sopra indicato, con particolare attenzione ai PCIR 3, 4 e 10, in modo che con il completamento dei lavori venga mantenuta la possibilità di attraversamento in sicurezza della linea ferroviaria, garantendo la continuità e percorribilità dell’itinerario ciclabile di interesse regionale e riservando una parte dell’attraversamento stesso anche al passaggio dei pedoni.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.
			Si chiede, inoltre, là dove i Percorsi Ciclabili non siano già realizzati e non vi sia un tracciato alternativo utilizzabile per l’attraversamento della linea ferroviaria, di individuare punti idonei in cui possano essere realizzati attraversamenti ciclabili e passaggi pedonali.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
			Poiché gli scenari di sviluppo del SFR Lombardo prevedono un incremento dell'utilizzo della stazione di Cremona, anche lungo itinerari oggi possibili ma non strutturali (e.g. Brescia - Cremona - Piacenza), si chiede di ottimizzare il disegno del PRG presentato, individuando soluzioni utili a prevedere totale indipendenza degli itinerari provenienti da Castelvetro e da Olmeneta rispetto agli ingressi della linea Codogno – Mantova, la previsione di binari tronchi di attestamento dei servizi locali della Codogno – Cremona e Cremona – Mantova al centro di binari di corsa della Codogno – Mantova e percorribilità di tutti gli itinerari indicati a velocità non inferiori a 60 km/h con itinerari contemporanei e svincolati tra loro.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.
			Per quanto concerne invece le fasi di cantierizzazione, se da un lato di accoglie positivamente la realizzazione in esercizio del lotto 2 dell'opera (Cremona - Piacenza), si evidenziano forti criticità rispetto alla chiusura continuativa della tratta Codogno - Cremona. Nello specifico, prendendo atto della necessità di chiudere la linea per l'effettuazione dei lavori, si chiede di valutare quali interventi siano necessari per garantire, almeno durante tutta la durata dei lavori del lotto 1, l'instradamento dei servizi Milano - Mantova via Piacenza-Castelvetro con tempi di percorrenza paragonabili a quelli attuali sulla tratta Milano - Cremona, inclusa la sosta per servizio passeggeri nella stazione di Piacenza e la loro fattibilità con tempistiche coerenti con le cantierizzazioni del progetto in analisi.	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piacenza-Drizzona, Torre de' Pizenardi, Cappella de' Pizenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
			Per quanto riguarda i risparmi in termini di tempi di percorrenza dichiarati dal progetto, si evidenzia un'incongruenza tra quanto dichiarato dal dossier di progetto caricato sul sito internet del dibattito pubblico e la relazione tecnica d'esercizio presente tra gli elaborati progettuali. Se infatti nella prima viene dichiarato che la nuova infrastruttura permetterà di risparmiare 33' rispetto alla percorrenza attuale, dei quali 13' tra Codogno e Cremona (a parità di fermate) e 20' tra Cremona e Mantova (con lo scenario di progetto coerente con l'Accordo Quadro e quindi senza fermate intermedie tra Cremona e Mantova ad eccezione di Piacenza), nella relazione tecnica d'esercizio è indicato un risparmio tecnico di percorrenza di 2' sulla tratta Codogno - Piacenza. Qualora invece i dati fossero coerenti, si chiede di integrare tale relazione d'esercizio con gli elementi necessari ad evidenziarne la congruenza.	Nelle simulazioni della tratta oggetto di intervento presente nella relazione di esercizio i tempi di fermata di progetto sono stati riproposti pari a quelli attuali, (considerando quelli prevalenti rispetto alla totalità delle corse osservate) al fine di rendere confrontabili i due scenari. Tali tempi di sosta sono variabili tra 1' e 3'. Eventuali variazioni (riduzioni) di tali tempi potranno essere condivise e recepite nelle fasi progettuali successive.
			Per gli aspetti inerenti alla segnaletica per l'informazione ai viaggiatori, si chiede di integrare le previsioni di progetto, nelle successive fasi di sviluppo progettuale del PFTE, con i seguenti elementi: • bacheche per informazioni su marciapiedi in prossimità allo sbarco delle scale; • bacheche per informazioni all'interno della biglietteria/sala aspetto. Le bacheche, ove possibile, devono essere posizionate in prossimità delle bacheche già previste dal progetto per l'affissione degli orari a/r. Le bacheche precedentemente richieste saranno utilizzate per le informazioni inerenti al Servizio Ferroviario Regionale; • prevedere lungo i marciapiedi segnali, a intervalli regolari, con i pittogrammi dei Trasporti pubblici; l'indirizzamento deve avvenire esclusivamente verso il percorso più breve, sia planimetricamente che altimetricamente, alle aree di interscambio con il Trasporto Pubblico Locale. Se sussistono percorsi differenziati per modalità di trasporto pubblico differenti, tale differenza deve essere indicata nella segnaletica; • predisposizione per la futura installazione dei Teleindicatori del trasporto pubblico (autobus), in aree strategiche che intercettino i flussi degli utenti (quali ad es. varchi, atri, biglietteria, Sale d'attesa e locali connettivi). • predisposizione per la futura installazione della Segnaletica d'interscambio del trasporto pubblico (autobus), in aree strategiche che intercettino i flussi degli utenti (quali ad es. varchi, atri, biglietteria, Sale d'attesa e locali connettivi). La Segnaletica d'interscambio è definita nel Manuale per l'informazione ai viaggiatori e identificazione del sistema ferroviario regionale di trasporto pubblico in Lombardia DGR n. XI/518/2023; • per ogni accesso alle stazioni, prevedere aste portamarchio, ovvero totem identificativi di stazione (R) come da specifiche del manuale "PASSANTE FERROVIARIO E STAZIONI SUBURBANE MANUALE SEGNALETICO" DGR n.1989 20.06.2014 e s.m.i.; • per quanto riguarda le fermate tpl, le paline devono rispettare le specifiche del D.d.g. del 28/05/2021 n. 7241.	L'osservazione verrà recepita per la parte di competenza della presente specialistica in una successiva fase progettuale

N° progr -	Soggetto che formula l'osservazione	N° argo men to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
	Regione Lombardia - Struttura Trasporto Pubblico	3	Accessibilità con il trasporto pubblico - Fermata di Maleo: si chiede di traslare la fermata del tpl sul lato est del parcheggio al fine di avvicinarla all'accesso della stazione e di verificare anche in accordo l'Agenzia per il TPL del Bacino di Cremona - Mantova i percorsi di accesso e di uscita sulla viabilità principale, le dimensioni dell'area del piazzale della stazione e i raggi di curvatura per effettuare l'inversione di marcia (allegato 1 – punto 8).	La possibilità circa lo spostamento della fermata TPL con i raggi di curvatura e la garanzia degli standard di sicurezza dovrà essere valutata dalla specialistica di riferimento.
		4	Accessibilità con il trasporto pubblico - Fermata di Pizzighettone: o si chiede di verificare anche in accordo con l'Agenzia per il TPL del Bacino di Cremona-Mantova i percorsi di accesso e di uscita sulla viabilità principale.	Nel successivo iter autorizzatorio verranno presi contatti con le agenzie del TPL al fine di definire gli interventi e le eventuali modifiche
		4	Accessibilità con il trasporto pubblico - Fermata di Ponte d'Adda: si chiede di prevedere gli stalli bus prossimi al fabbricato viaggiatori in diretta comunicazione con il marciapiede e prossimo alle scale del sottopasso e di verificare anche in accordo l'Agenzia per il TPL del Bacino di Cremona - Mantova la possibilità di avvicinare la fermata autobus esistente al fabbricato viaggiatori (Allegato 3- punto 7); da migliorare l'informazione agli utenti prevedendo specifica segnaletica di interscambio nell'area di stazione, come definito nel "Manuale per l'informazione ai viaggiatori e identificazione del sistema regionale di trasporto pubblico in Lombardia" DGR n. 518/2023 del 26/06/2023 e, per quanto riguarda le fermate tpl, installando la palina prevista dal Decreto di Regione Lombardia n. 6989 del 28/05/2021. Tali interventi dovranno essere concordati con l'Agenzia per il TPL di Cremona e Mantova e la Società di trasporto (Allegato 3 – Punto 8).	1- A seguito dell'osservazione mossa, dopo aver effettuato verifiche progettuali, si reputa non possibile traslare il sottopasso verso est e avvicinarlo al FV in considerazione dell'assenza degli spazi utili per consentire l'allargamento della banchina in corrispondenza dell'edificio (come evidenziato nell'immagine a seguire). Non è possibile minimizzare i percorsi di accesso al sottopasso: la lunghezza delle rampe è necessaria per raggiungere una quota che consenta l'inserimento del sottopasso al di sotto del rilevato ferroviario, sia sul lato nord che sul lato sud // Per quanto concerne lo stallo PMR è posizionato di fronte all'accesso al piazzale di stazione, si è valutato, come da immagine a seguire, il posizionamento dello stesso nella posizione indicata in giallo, tenendo conto però dello spazio necessario alle auto per il torna-indietro sull'asse stradale.
		6	Accessibilità con il trasporto pubblico - Fermata di Acquanegra: si chiede di localizzare la fermata del TPL prospiciente al fabbricato viaggiatori in diretta comunicazione con la banchina e prossimo alle scale del sottopasso e di verificare anche in accordo con l'Agenzia per il TPL del Bacino di Cremona - Mantova la possibilità di avvicinare la fermata autobus esistente al fabbricato viaggiatori (Allegato 4- Punto 8).	Nel successivo iter autorizzatorio verranno presi contatti con le agenzie del TPL al fine di definire gli interventi e le eventuali modifiche. Si evidenzia però che l'area esterna al FV ha un suo pregio e presenta un monumento centrale, motivo per cui si era deciso di trattarla come una piazza e di collocare la fermata all'esterno. Per quanto concerne il transito del bus nella piazza, lo stesso potrebbe danneggiare la statua presente a causa dell'insufficienza degli spazi di manovra.
		8	Accessibilità con il trasporto pubblico - Fermata di Cavatogozzi: vista la mancanza di spazi adeguati, per effettuare la fermata si chiede di verificare anche in accordo l'Agenzia per il TPL del Bacino di Cremona - Mantova il riposizionamento della stessa.	Nel successivo iter autorizzatorio verranno presi contatti con le agenzie del TPL al fine di definire gli interventi e le eventuali modifiche
		9	Accessibilità con il trasporto pubblico - Fermata di Villetta Malagnino: si chiede di verificare anche in accordo l'Agenzia per il TPL del Bacino di Cremona - Mantova i percorsi di accesso e di uscita sulla viabilità principale, le dimensioni dell'area del piazzale della stazione e i raggi di curvatura per effettuare l'inversione di marcia.	Nel successivo iter autorizzatorio verranno presi contatti con le agenzie del TPL al fine di definire gli interventi e le eventuali modifiche
		10	Accessibilità con il trasporto pubblico - Fermata di Gazzo Pieve San Giacomo: o si chiede di riquilificare la fermata esistente in Via Manfredi (realizzazione di banchina rialzata di carico/scarico) verificandone il posizionamento anche in accordo l'Agenzia per il TPL del Bacino di Cremona - Mantova (Allegato 7 - punto 7).	Nel successivo iter autorizzatorio verranno presi contatti con le agenzie del TPL al fine di definire gli interventi e le eventuali modifiche
		13	Accessibilità con il trasporto pubblico - Fermata di Torre de' Picenardi: o si chiede di verificare, anche in accordo l'Agenzia per il TPL del Bacino di Cremona – Mantova, l'avvicinamento della fermata proposta in Via Bixio o presso il fabbricato viaggiatori (ove già presente oggi) mediante la realizzazione di banchina rialzata di carico/scarico o in Via Garibaldi realizzando le opere di salvagente rialzato (Allegato 8 – Punto 5).	Nel successivo iter autorizzatorio verranno presi contatti con le agenzie del TPL al fine di definire gli interventi e le eventuali modifiche. Ad ogni modo su via Garibaldi non sembra esserci una larghezza utile e sulla piazza fronte FV non sembrano esserci gli spazi di manovra.
			Si rileva inoltre che il progetto in esame prevede diversi interventi che impattano sui percorsi e sulle aree di fermata dei servizi di TPL esistenti, quali le chiusure dei passaggi a livello e conseguente realizzazione di sovrappassi viari nei Comuni interessati. Analogamente a quanto evidenziato in merito all'assetto del layout esterno e delle aree di interscambio delle fermate/stazioni, si ritiene pertanto necessario che anche tali interventi vengano puntualmente verificati 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.	Nel successivo iter autorizzatorio verranno presi contatti con le agenzie del TPL al fine di definire gli interventi e le eventuali modifiche.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
		10	In considerazione dell'ipotesi di dismissione della linea ferroviaria esistente tra Cremona e Piadena e richiamate le strategie del vigente Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), si chiede infine di valutare la possibilità di un recupero del sedime ferroviario ai fini ciclabili, in particolare nella tratta compresa tra la stazione di Gazzo Pieve San Giacomo e Piadena, con interconnessione funzionale alle tratte di PCIR realizzate, per un' efficace interconnessione funzionale di sistema tra le stazioni del servizio ferroviario e la rete ciclabile regionale e locale.	Si prende atto dell'osservazione e si valuterà nella successiva revisione progettuale
	Regione Lombardia - Struttura Agricoltura, Foreste, Caccia e Pesca - Valpadana	16	La Struttura AFCP Valpadana sede di Cremona è competente per i territori comunali esterni ad aree a Parco Regionale e a Riserva Regionale nei Comuni di Pizzighettone, Grumello Cremonese, Acquaneгра Cremonese, Sesto ed Uniti, Cremona, Malagnino, Sospiro, Vescovato, Pieve S. Giacomo, Cappella De' Picenardi, Torre De' Picenardi e Piadena. Da una prima analisi della documentazione progettuale, appare che alcune aree boscate potrebbero essere interessate dalle opere previste: in particolare formazioni boscate limitrofe al tracciato interessato al raddoppio sono presenti a Cremona a sud di Via Mantova (Fig. 52 map.24,25 26), Sesto ed Uniti (fig.22 map.198,199,200; fig. 13 map.6,162), Piadena-Drizzona (fig.14 map.75,79,80; fig.15 map. 91,92, fig.18 map.8,9,10,11,74) mentre risultano di competenza forestale del PARCO DELL'ADDA SUD alcune aree a Pizzighettone lungo il fiume ADDA. (v. allegato 10). Per poter valutare compiutamente le interferenze delle opere in progetto ed esprimere un parere sarà necessario avere, nell'ambito al collegamento a sud con la SP234, strada di collegamento tra Casalpusterlengo e Cremona, intervenendo sull'asse viabile direzione nord-sud della SP84 tramite la realizzazione di una nuova viabilità e sistemazioni di collegamento alle viabilità esistenti, oltre al cavalcavia ferroviario (IV07) con cui il tracciato di progetto sovrappassa la linea ferroviaria nonché la rotatoria es	Nelle successive fasi progettuali verranno forniti maggiori dettagli
	Regione Lombardia - Struttura Agricoltura, Foreste, Caccia e Pesca - Pavia e Lodi	2	Presenza di punti di potenziale interferenza delle aree di lavoro rispetto ad aree individuate a bosco dal Piano di Indirizzo Forestale provinciale: 1. Planimetria 1/15 A sud dell'abitato di Codogno alla diramazione del tratto ferroviario Codogno – Piadena. Presenza di un'area boscata di tipologia non classificata la cui superficie, pari a circa 7.600 mq, risulta interclusa nel cuneo fra le due diramazioni ferroviarie.	Tali aspetti sono stati analizzati nello SIA elaborato per la procedura di VIA e sarà condiviso nell'ambito di tale procedura.
	Regione Lombardia - Struttura Sviluppo della Montagna, Foreste e Tutela del Suolo Agricolo	4	Presenza di punti di potenziale interferenza delle aree di lavoro rispetto ad aree individuate a bosco dal Piano di Indirizzo Forestale provinciale: 2. Planimetria 5/15 Nel territorio comunale di Maleo in corrispondenza della nuova viabilità in progetto di collegamento tra la SP234 e la fermata Pizzighettone. Presenza di un'area boscata avente tipologia non classificata la cui superficie, pari a circa 6.000 mq risulta in prossimità della linea ferroviaria. Si precisa che l'area in questione è ubicata all'interno del territorio del Parco Regionale Adda Sud.	Tali aspetti sono stati analizzati nello SIA elaborato per la procedura di VIA e sarà condiviso nell'ambito di tale procedura.
		16	Esaminata la documentazione progettuale, si ritiene opportuno un approfondimento delle tematiche di compensazione agroambientale e di indennizzazione economica delle aziende agricole interferite, come di seguito specificato: in rapporto alle superficie sottratta permanentemente all'uso agricolo, stimata in complessivi 75 ha, si richiede la quantificazione della perdita delle funzioni ambientali svolte dal suolo a causa dell'impermeabilizzazione attraverso l'applicazione del Metodo Strain. In funzione dell'esito di tale analisi, in caso si dovessero rendere necessarie ulteriori misure compensative, queste dovranno essere precisamente localizzate e opportunamente descritte. Le stesse non dovranno in alcun modo ricadere su territori a uso agricolo e in via prioritaria dovranno consistere in interventi di ripristino delle condizioni di fertilità di suoli a oggi impermeabilizzati ricadenti nei territori comunali interessati dall'opera o limitrofi. L'eventuale impossibilità da parte del Proponente di reperire aree degradate, da de-impermeabilizzare o comunque non ad uso agricolo, dovrà essere adeguatamente documentata.	Tali aspetti sono stati analizzati nello SIA elaborato per la procedura di VIA e sarà condiviso nell'ambito di tale procedura.
		16	Esaminata la documentazione progettuale, si ritiene opportuno un approfondimento delle tematiche di compensazione agroambientale e di indennizzazione economica delle aziende agricole interferite, come di seguito specificato: In rapporto alle aziende agricole interferite, si richiede di analizzare, nei criteri di stima delle indennità basate sul valore agricolo medio, il tema dei vincoli pluriennali legati a finanziamenti del Programma di Sviluppo Rurale e/o delle Politiche Agricole Comunitarie, valutando adeguata maggiorazione a compensazione del valore economico perduto. Tale valutazione dovrà essere comprensiva sia delle aree sottratte permanentemente all'uso agricolo, che delle aree sottratte temporaneamente, limitatamente al periodo improduttivo, che dallo studio risultano stimate in complessivi 43 ha. Infine, nella valutazione dell'indennità espropriativa, si propone di valutare eventuali compensazioni legate alle frammentazioni fondiari in danno alle aziende agricole, causate sia dall'opera principale che dalle opere viabilistiche accessorie.	L'indennità spettante agli aventi diritto sarà determinata sulla base del disposto normativo attualmente vigente e quindi con il D.P.R. 327/2001 e s.m.i.- Testi Unici in materia di espropriazioni. A seguito dell'accertamento della consistenza dei cespiti incisi dalla procedura espropriativa saranno avviati i tavoli tecnici con le proprietà per la determinazione dell'indennità. In tale ambito saranno valutate le eventuali ricadute economiche

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
		16	Si invita RFI a fornire dati georeferiti rispetto a: aree sottratte permanentemente all'uso agricolo; aree non agricole proposte in compensazione da de-impermeabilizzare; composizione fondiaria delle aziende agricole interessate da espropri, per le sole zone aziendali interferite dal progetto.	In fase di procedura VIA saranno forniti i file GIS di tutto il progetto ed opere connesse
	Regione Lombardia - Ufficio Territoriale Regionale Pavia e Lodi	16	Si sottolinea la necessità di adeguare ed aggiornare la progettazione delle opere ai principi di invarianza idraulica introdotti dalla L.R.4/2016 e dal regolamento regionale n°7/2017 e successive modifiche.	Si precisa la progettazione delle opere di drenaggio della piattaforma ferroviaria e stradale è stata sviluppata con riferimento al Regolamento Regionale 23 novembre 2017 - n. 7 "Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell'articolo 58-bis della Legge Regionale 11 marzo 2005, n. 12", successivamente modificato dal RR n.8 del 19/04/2019.
	Regione Lombardia - Ufficio territoriale Regionale Valpadana	16	Il progetto interesserà il territorio del Comune di Pizzighettone (CR), nel quale è presente il Fiume Adda, corso d'acqua appartenente al Reticolo Idrico Principale (all. A - D.G.R. XII/1615 del 18 dicembre 2023 – Nr. Progr. CR002) sul quale l'attività di polizia idraulica è svolta da Regione Lombardia, ad eccezione delle attività di vigilanza, accertamento e contestazione delle violazioni previste in materia che sono invece attribuite ad A.I.Po., per cui, ultimata l'opera e prima dell'entrata in funzione, dovrà essere presentata la domanda di concessione demaniale. Resta inteso che prima di approntare il cantiere per la realizzazione dei lavori, l'Ente Appaltante (o società esecutrice dei lavori) dovrà richiedere all'UTR Valpadana il Nulla Osta idraulico per occupazione temporanea di area demaniale	Si prende atto
		16	Per quanto riguarda la RER, si rimanda alla sua definizione di maggior dettaglio a scala provinciale e comunale l'eventuale individuazione di soluzioni progettuali utili al mantenimento della permeabilità ecologica dell'area oggetto di intervento	Saranno inseriti passaggi dedicati per la fauna ove individuati nella RER
	Regione Lombardia - Struttura Parchi ed Aree Protette	16	Per quanto riguarda le due aree protette, si rimanda ai rispettivi Enti Gestori, quali enti competenti per l'espressione di un parere puntuale in merito alla realizzazione delle opere previste dal progetto e alla loro compatibilità con gli strumenti di pianificazione dei parchi	Tali aspetti sono stati analizzati nello SIA elaborato e nella VInCA, le autorizzazioni saranno richieste nell'ambito della procedura di VIA
	Regione Lombardia	16	Le opere previste, che riguardano una linea ferroviaria storica risalente alla seconda metà del XIX secolo, interessano ambiti tutelati ex D. Lgs. 42/2004 e pertanto le stesse risultano soggette ad autorizzazione paesaggistica di competenza regionale (art.80, comma 3, lett. a) della l.r.12/05). Tuttavia, nella documentazione presentata dal proponente non sono presenti elaborati relativi alla necessaria analisi paesaggistica (relazione paesaggistica e tavole di analisi dei vincoli e delle tutele, rendering/fotosimulazioni) in coerenza con quanto stabilito dal Codice dei Beni Culturali (D.Lgs.42/04) e dai criteri della d.g.r. n. 2727/2011.	Al fine di analizzare gli impatti sul Paesaggio e sull'Ambiente è stato redatto lo Studio di Impatto Ambientale corredato di screening di Valutazione di Incidenza Ambientale e di studio Paesaggistico che, a valle della chiusura del Dibattito Pubblico sarà inviato agli Enti e pubblicato per eventuali osservazioni.
		16	Si rileva infatti che la documentazione relativa agli interventi ricadenti in ambito tutelato non è sufficientemente esaustiva per consentire una corretta valutazione degli impatti ambientali e paesaggistici conseguenti.	vedi precedente riscontro
		16	La viabilità sostitutiva, prevista a seguito dell'eliminazione dei passaggi a livello esistenti, risulta sufficientemente attenta al rispetto delle trame territoriali del paesaggio della bassa pianura, soprattutto nella tratta da Codogno a Cava Tigozzi, minimizzando la frammentazione dei comparti agricoli. Questa attenzione si rileva invece in misura minore nel secondo lotto, tra Cremona e Piadena, dove occorrerà una maggiore attenzione progettuale, nel rispetto delle trame territoriali del paesaggio agricolo e per la riduzione della parcellizzazione delle partiture poderali.	Nella successiva fase progettuale verranno fatti ulteriori approfondimenti su quanto segnalato e, ove possibile, verranno integrati accorgimenti per minimizzare la parcellizzazione delle partiture poderali.
		16	Ai fini di un migliore inserimento delle opere nel contesto di riferimento si riportano di seguito le prescrizioni, corredate da indicazioni di livello paesaggistico da recepire nel prosieguo dell'iter progettuale:	vedere successivi riscontri
		16	Integrare la documentazione con adeguata Relazione Paesaggistica ed elaborati grafici contenenti un' analisi descrittiva del paesaggio, dell'ambiente e del contesto territoriale interessato	Al fine di analizzare gli impatti sul Paesaggio e sull'Ambiente è stato redatto lo Studio di Impatto Ambientale corredato di screening di Valutazione di Incidenza Ambientale e di studio Paesaggistico che, a valle della chiusura del Dibattito Pubblico sarà inviato agli Enti e pubblicato per eventuali osservazioni.
		16	Elaborare tavole grafiche di progetto che illustrino le misure adottate ai fini dell'inserimento delle opere nel rispetto delle caratteristiche strutturali del paesaggio agrario in coerenza con gli indirizzi del PPR sopra esposti, tenendo presente che la realizzazione di rilevati e cavalcavia risultano di forte impatto visivo in un contesto pianeggiante come l'esistente;	Tali aspetti sono stati analizzati nello SIA elaborato per la procedura di VIA e sarà condiviso nell'ambito di tale procedura.

N° progr -	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
	- Struttura Paesaggio	16	In corrispondenza delle intersezioni della linea ferroviaria con i corsi d'acqua tutelati (Fiume Adda, Roggia Morbasco, Dugale Tagliata) e con il sistema del reticolo minore, utilizzare i principi di ingegneria naturalistica per la sistemazione delle scarpate ed implementare la posa di arbusti o filari alberati lungo i corsi d'acqua, al fine di migliorare la percezione del paesaggio naturale ed agricolo	Tali aspetti sono esplicitati nello SIA e nelle opere a verde previste - da approfondire eventuali implementazioni delle opere a verde
		16	Per quanto riguarda il nuovo ponte sul fiume Adda si ritiene opportuno che tale manufatto presenti elementi architettonici e costruttivi coerenti con quelli del ponte esistente	Il progetto, pur prevedendo il completo rifacimento del ponte sul fiume Adda, è stato studiato in modo da presentare gli elementi architettonici e costruttivi in coerenza con quelli del ponte esistente e in linea con le richieste degli enti competenti
		16	Per quanto riguarda la realizzazione delle nuove viabilità, in particolare nel tratto da Cremona a Piadena, verificare la possibilità di un maggior rispetto delle partiture agricole esistenti, in quanto esse sono frutto di una secolare impostazione, caratterizzata dal sistema irriguo, derivato dai fiumi e dai fontanili, che rende la bassa pianura lombarda di alto valore produttivo; si suggerisce pertanto di rivedere la scelta progettuale privilegiando le strade poderali esistenti al fine di limitare la parcellizzazione dei comparti e riducendo al minimo i rilevati per minimizzarne l'impatto visivo, prendendo in considerazione anche eventuali soluzioni progettuali in sottopasso da valutare per l'intera tratta;	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
		16	Nelle fasi di cantiere venga posta particolare attenzione al mantenimento della continuità non solo idraulica, ma anche ecologica dei corsi d'acqua interferiti	Tale indicazione verrà girata all'appaltatore che ne terrà conto nella fase di realizzazione delle opere.
	Regione Lombardia - Struttura Attuazione Interventi di Difesa del Suolo di Interesseregionale	16	Prevedere un organico piano d'azione delle fasi di cantiere che riduca al minimo i tempi d'uso delle aree; 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 ripristinando l'originaria morfologia	Tale indicazione verrà riportata all'appaltatore che ne terrà conto nella fase di redazione del progetto della cantierizzazione e del programma lavori, al fine di ridurre al minimo i tempi di utilizzo delle aree, si fa presente che nella relazione di cantierizzazione (che farà parte dei documenti di gara) è prescritto che l'appaltatore ripristini allo stato ante-operam le aree di cantiere e le piste.
		16	In riferimento alle barriere antirumore, privilegiare l'utilizzo di pannelli trasparenti nella parte sommitale, utilizzando materiali e colori in sintonia con il contesto paesaggistico di riferimento, fatte salve le esigenze di garantire il raggiungimento dell'obiettivo di rispetto dei limiti di rumore.	Nella successiva fase progettuale si valuterà l'inserimento di finestrature nelle aree urbanizzate, compatibilmente con l'efficacia acustica, con le norme di sicurezza e con le norme antincendio.
		16	Oprogetti devono essere corredati da uno studio di compatibilità che documenti l'assenza dei suddetti fenomeni e delle eventuali modifiche alle suddette caratteristiche, da sottoporre all'Autorità competente". Il suddetto studio risulta presente all'interno della documentazione di progetto, e pertanto si rimanda al parere dell'Autorità competente (Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po, ai sensi della Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche di interesse pubblico all'interno delle Fasce "A" e "B" approvata con Deliberazione del Comitato istituzionale dell'Autorità di bacino del Fiume Po n. 2 dell'11 maggio 1999 e aggiornata con deliberazione n. 10 del 5 aprile 2006) che nel 2021-2022 aveva formulato specifiche indicazioni al riguardo, in coordinamento con l'Agenzia Interregionale per il Fiume Po (AIPO). Nella documentazione progettuale non risulta presente il parere dell'Autorità di bacino distrettuale o un riferimento al medesimo.	Sono in corso di svolgimento interlocuzioni con AIPO e Autorità di bacino del Fiume Po ai fini del rilascio dei relativi pareri di competenza
		16	Per le aree allagabili incluse nel PGRA - ambito RSP, negli elaborati progettuali si è fatto correttamente riferimento, nella verifica di compatibilità idraulica, al PGT del Comune di Cremona (componente geologica). Si segnala che il Comune ha adottato, con delibera di Consiglio Comunale n. 39 del 28 settembre 2023, una variante al PGT che contiene un aggiornamento della componente geologica e della valutazione di dettaglio della pericolosità e del rischio entro le aree allagabili. Si invita pertanto a verificare la compatibilità idraulica dell'intervento alla luce delle nuove valutazioni svolte dal Comune, se diverse, per i tratti interferiti, da quelle considerate nel progetto.	Si provvederà a considerare l'ultimo aggiornamento del PGT del Comune di Cremona, aggiornando la documentazione progettuale
			Occorresottolineare che, considerato lo stato attuale di studio di fattibilità e che le rilevazioni strumentali su cui si basa la documentazione sono dell'anno 2021, nelle successive fasi progettuali sarà necessaria una revisione della documentazione stessa, argomentando se sarà necessario o meno effettuare nuove misurazioni per caratterizzare correttamente lo stato di fatto.	Si provvederà a considerare gli ultimi aggiornamenti delle normative e dei regolamenti vigenti, aggiornando la documentazione progettuale
			Si prende atto che per i recettori con codici identificativi 2036 (lotto 1), 2241 e 2345 (lotto 2) si prevede il superamento dei limiti acustici anche a seguito degli interventi di mitigazione ipotizzati (barriere acustiche). Per questi, in fase progettuale avanzata andrà verificato in maniera più precisa la necessità di mettere in atto interventi di bonifica diretti, con il necessario dimensionamento. Dovrà inoltre essere specificato come si prevede di gestire la situazione dei recettori con codici compresi tra 5007 e 6085 (lotto 1) e tra 5103 e 6104 (lotto 2), ovvero recettori al di fuori delle fasce di pertinenza acustica ferroviaria per cui le simulazioni numeriche mostrano, in post operam con interventi di mitigazione, il persistere di situazioni di superamento dei limiti di legge.	La mitigazione che può offrire una barriera antirumore a distanze dei ricettori dalla sorgente ferroviaria così elevate è estrapolatamente inefficace; inoltre tale barriera dovrebbe avere necessariamente un'estensione ragguardevole, comportando oltre all'impatto economico anche un elevato impatto ambientale. E' stato comunque valutato che per i ricettori fuori dalla fascia di pertinenza acustica ferroviaria individuati, pur non riuscendo a garantire il rispetto dei limiti in facciata, vengono rispettati i limiti interni, previsti dal DPR 459 del 1998.
			si rileva che il paragrafo "13.9 Conclusioni" del documento NM3R01R22RGIM0004001A riporta riferimenti errati, probabilmente dei refusi relativi ad altri progetti e quindi necessita di essere corretto. Analogamente, dovrà essere verificata la corretta identificazione dei già citati recettori con codici 2241 e 2345, che in un documento allegato sono riferiti con codici 1241 e 1345.	Nella successiva fase progettuale verranno opportunamente corretti i refusi e i riferimenti.
			Per quanto riguarda gli studi vibrazionali, si prende atto dell'assunzione di ipotesi cautelative nel condurre le valutazioni previsionali. Lungo la tratta del primo lotto non si ravvisano situazioni critiche presso i recettori considerati, mentre lungo la seconda tratta si individuano come critici i recettori con codici compresi tra 2226 e 2272. Per questi, oltre a prevedere specifiche azioni di mitigazione alla sorgente, si ritiene essenziale un approfondimento d'indagine in fase progettuale più avanzata.	Nella successiva fase progettuale di Progetto Esecutivo verranno effettuati gli approfondimenti richiesti.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argo men to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
	ARPA LOMBARDIA	8	Relativamente alla fase di corso d'opera si raccomanda che vengano applicate metodologie per lo svolgimento delle attività comprensive di tutte le misure di contenimento presso i recettori affinché gli stessi risentano nel minor modo possibile delle azioni di realizzazione dell'infrastruttura. Relativamente alla fase di corso d'opera si raccomanda che vengano applicate metodologie per lo svolgimento delle attività comprensive di tutte le misure di contenimento presso i recettori affinché gli stessi risentano nel minor modo possibile delle azioni di realizzazione dell'infrastruttura. In particolare, dovranno essere previste opere di mitigazione nelle aree "Cantiere armamento e tecnologie" e "Area stoccaggio" situate in prossimità di edifici residenziali (es. Stazione di Cremona - Via Vecchia Dogana), soprattutto se in tali aree è previsto lo svolgimento di attività in periodo notturno.	I potenziali impatti ambientali in corso d'opera e le relative misure di prevenzione e mitigazione sono stati valutati nell'ambito del Progetto Ambientale della Cantierizzazione (NM3R00R52RGCA0000002A) che sarà sottoposto alle Autorità competenti in fase di VIA. In fase di progettazione esecutiva l'Appaltatore avrà l'obbligo contrattuale di aggiornare le valutazioni fatte nel PFTE sulla base della propria organizzazione dei lavori e della configurazione finale del sistema della cantierizzazione. La localizzazione degli interventi di mitigazione previsti nella presente fase progettuale è illustrata nelle planimetrie di progetto NM3R00R52P5CA0000001A-NM3R00R52P5CA0000009A
			Per quanto riguarda il tema delle bonifiche e terre e rocce da scavo, si segnala, ad esempio, che dovrà essere valutata l'effettiva esclusione di interferenze tra i siti in bonifica censiti in Comune di Codogno (LO019.0006, LO019.0009, LO019.0018) e le aree interessate dal progetto. Si segnala inoltre che nel sito LO019.0006 (HEXION SPECIALTY CHEMICALS ITALIA SPA) il procedimento ad oggi risulta concluso con un intervento di bonifica che ha raggiunto gli obiettivi di bonifica determinati con un'analisi di rischio che prevedeva alcuni vincoli, tra cui la non edificabilità ad una distanza di 30 metri dalla sorgente, in area di pertinenza della stazione di Codogno.	Sulla base dello studio già eseguito non sono emerse interferenze tra le aree perimetrate sottoposte a procedimento di bonifica segnalate da ARPA Lombardia e le opere e i cantieri. In fase di progettazione esecutiva l'Appaltatore dovrà comunque aggiornare ed aggiornare lo studio delle interferenze con siti censiti in anagrafe.
			Per quanto riguarda le acque superficiali, gli interventi proposti rappresentati dalla realizzazione del Lotto 1 e del Lotto 2 sono riconducibili, principalmente, alle condizioni di deflusso dei corpi idrici conseguenti alla realizzazione di manufatti e tombinature sia in alveo che nelle zone inondabili a seguito di fenomeni di piena (rif. doc. NM3R01R26RIID000200A1.doc: PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA – RELAZIONE IDRAULICA TOMBINI datato aprile 2023). A questo proposito per il Canale Morbasco è prevista la realizzazione di un nuovo tombino in CLS direttamente in alveo.	Per il Canale Morbasco è prevista la realizzazione di un nuovo tombino in CLS direttamente in alveo, di dimensioni 5m x 3,5m, sufficienti al transito della portata di progetto nel rispetto delle prescrizioni in materia di compatibilità idraulica.
			Si sottolinea l'importanza di definire e adottare tutte le migliori strategie da mettere in atto per minimizzare i rischi di sversamento e deflusso delle acque di dilavamento contaminate durante le lavorazioni e dai cantieri, per evitare che recapitino nei corpi idrici. Dovrà essere effettuata una valutazione della pericolosità dei possibili impatti in fase di realizzazione dell'opera, indicando se saranno previste derivazioni o attingimenti temporanei/permanenti dai corsi idrici superficiali. Si dovranno descrivere gli scarichi della fase di messa in opera, evidenziando dove saranno posizionati i punti di maggior pericolo (lavorazioni potenzialmente pericolose, lavaggio automezzi, stoccaggio di rifiuti, di gasolio, ecc). Durante i lavori di costruzione, ed in particolare quelli per consentire l'attraversamento idraulico dei corsi d'acqua minori, dovranno essere messi in evidenza i possibili impatti che potrebbero aver origine da scarichi diretti nei corpi idrici minori, e indiretti in quelli principali (anche con possibili sversamenti accidentali), con i conseguenti possibili apporti di sostanze potenzialmente inquinanti.	I potenziali impatti sulle acque superficiali e sotterranee durante la fase di realizzazione delle opere e le relative misure di prevenzione e mitigazione sono stati valutati nell'ambito del Progetto Ambientale della Cantierizzazione che sarà sottoposto alle Autorità competenti in fase di VIA. In fase di progettazione esecutiva l'Appaltatore avrà l'obbligo contrattuale di aggiornare le valutazioni fatte nel PFTE sulla base della propria organizzazione dei lavori e della configurazione finale del sistema della cantierizzazione.
			Per quanto riguarda le acque sotterranee, si segnala, inoltre, un possibile fattore di criticità della cantierizzazione nella parte di tracciato tra il Km 30+600 e il km 31+100, LOTTO 2 CREMONA-PIADENA, 02_7_CANTIERIZZAZIONE tav. NM3R02R53P6CA0000003A: per 500 m il tracciato della ferrovia corre immediatamente a monte del campo pozzi est dell'acquedotto di Cremona (gestito da Padania Acque Spa) ed a meno di 20 m dalla fascia di rispetto assoluto di 3 pozzi; l'area campo pozzi è anche interessata dal percorso di ACCESSO AI CANTIERI.	Tale indicazione verrà girata all'appaltatore che ne terrà conto nella fase di redazione del programma lavori esecutivo e nella fase costruttiva, il tutto nel rispetto delle fasi di realizzazione dei lavori, dei tempi e dei costi previsti in appalto.
			Per quanto riguarda la tutela della biodiversità è opportuno evitare, per quanto possibile, che il tracciato passi per aree naturali intatte o di valore ecologico elevato che conservano habitat e specie a valenza conservazionistica (es. Siti di Rete Natura 2000 e aree protette, zone agricole di particolare pregio...).	Tali aspetti sono stati analizzati nello SIA elaborato per la procedura di VIA e sarà condiviso nell'ambito di tale procedura; per quanto riguarda l'eventuale presenza di alberi centenari sarà verificata nei successivi approfondimenti progettuali di PE
			Per quanto riguarda la riqualificazione delle stazioni, è, da valutare la possibilità di incorporare nei parcheggi e nelle aree prossime alla stazione filari di alberi o siepi autoctoni che siano coerenti con la connettività ecologica della area, anche al fine di contrastare l'impermeabilizzazione del suolo.	Si valuterà nelle successive fasi di approfondimento progettuale
			Non risulta presente in documentazione un piano di monitoraggio ambientale. Nelle future fasi progettuali dovrà essere prevista la redazione di un piano di monitoraggio relativo a tutte le matrici ambientali	Il Progetto di Monitoraggio Ambientale è parte dello SIA elaborato per la procedura di VIA e sarà condiviso nell'ambito di tale procedura.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
98	Michele Rubino, amministratore condominio, Codogno	2	Criticità già esistente per il sottopassaggio stradale della SP 126 posto nell'area contigua dell'opera (circa 700 m a Nord della stazione ferroviaria di Codogno). Il sottopassaggio stradale della SP 126 è il collegamento viabilistico principale tra il centro di Codogno e il Quartiere San Biagio; collega inoltre la circonvallazione di Codogno con la zona artigianale/industriale, con la SS9 Via Emilia e conduce all'autostrada A1. Le vibrazioni unite ad una elevata rumorosità sono percepibili dai residenti in particolare durante il passaggio di treni merci a velocità sostenuta. Si ritiene che l'incremento del traffico ferroviario previsto dalla nuova opera non possa che peggiorare le condizioni ambientali di rumore e di vibrazione nonché quelle strutturali del manufatto in questione. Pertanto, si propone di valutare la posa di barriere antirumore nel tratto urbano e un intervento strutturale sul manufatto per ridurre la trasmissione delle vibrazioni.	La criticità rilevata si trova in una zona al di fuori dell'ambito di studio. si evidenzia, comunque, che il piano di risanamento acustico nazionale prevede già degli interventi sopra al sottopasso della SP126. Nella fattispecie la tavoletta 030227 riporta gli interventi con codici 098019005 e 098019007.
99	Fabio Samarati, Pizzighettone	4	Con la presente il sottoscritto Samarati Fabio in qualità di titolare della ditta FRIGOLI MARIA E C. S.N.C., proprietaria di un capannone in zona PIP a Pizzighettone, in via dell'Agricoltura n°2, usato come magazzino per l'attività edilizia, segnala che nella tavola NMR301R43BDAQ0400002A, denominata S.O. PERMESSUALISTICA, ESPROPRI E SUBAPPALTI, è indicato che l'area occupata dell'ingresso della sua proprietà risulta essere interessata da esproprio per "realizzazione strade". Si fa notare che tale condizione è irrealizzabile senza arrecare un danno alla suddetta azienda poiché tale condizione renderebbe impossibile l'accesso ed il conseguente uso del capannone, di fatto rendendone impossibile l'attività . Chiedo quindi che venga fatta una revisione del progetto che escluda dagli espropri la mia proprietà , al Xine di garantire la continuità dell'attività imprenditoriale della FRIGOLI MARIA E C. S.N.C.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.
100	Marco Alfredo Sbaruffati, POZZIGHETTONE	4	Propongo una soluzione che prevede che tutto il tratto ferroviario sul nostro territorio sia sopraelevato, questa soluzione garantirebbe: 1 – che il Flusso dei venti perpendicolare alla ferrovia sia garantito dai vuoti realizzati tra pilone e pilone e dall'altezza del piano del ferro, basterebbe che lo stesso fosse tra i 6 e i 7 mt di quota; 2 – eliminazione di tutti gli interventi viabilistici, poiché si creerebbero i necessari sottopassi senza la necessità di interventi sulle strade che sia in prossimità del passaggio a livello di Pizzighettone, sia per quello di Roggione, con risparmi per le amministrazioni coinvolte; 3 – Si potrebbe ancora garantire la comunicazione viabilistica tra il quartiere Pirelli ed il resto del comune senza dovere far alcun lavoro, per lo stesso motivo del punto 2.	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto verrebbe a generarsi un impatto ambientale nettamente superiore a quello generato dall'attuale soluzione. Resta confermata la soluzione proposta in PFTE. Le aree interessate dalla Linea Esistente in prossimità dell'Adda ricadono infatti all'interno del Parco dell'Adda sud; la parte a Nord della linea esistente, inoltre, sulla sinistra rispetto al fiume ha un vincolo paesaggistico e monumentale molto forte e restrittivo (subzona di rispetto paesaggistico e monumentale), mentre sulla destra sono presenti aree a valenza ambientale (Zone ambienti naturali e aree umide); la soluzione proposta in PFTE ha dunque cercato di trovare un compromesso tra la necessità di innalzare la linea per rispondere alle necessità legate al rischio idraulico e la necessità/obiettivo di ridurre per quanto possibile l'impatto paesaggistico - visivo dell'opera in progetto.
101	Marco Alfredo Sbaruffati, POZZIGHETTONE	4	Se si optasse per una ferrovia sopraelevata si otterrebbe che oltre ad azzerare i costi del cavalaferrovia si annullerebbe l'impatto dello stesso rispetto ai palazzi, evitando inoltre di sprecare territorio per la realizzazione dello svincolo di discesa verso Pizzighettone e Roggione.	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto verrebbe a generarsi un impatto ambientale nettamente superiore a quello generato dall'attuale soluzione. Resta confermata la soluzione proposta in PFTE. la soluzione proposta in PFTE ha cercato di trovare un compromesso tra la necessità di innalzare la linea per rispondere alle necessità legate al rischio idraulico e la necessità/ obiettivo di ridurre per quanto possibile l'impatto paesaggistico - visivo dell'opera in progetto a beneficio anche dei residenti in prossimità della linea.
102	Stati Generali Clima Ambiente e Salute della Provincia di Cremona	14	La realizzazione della nuova linea ad alta tensione, prevista per alimentare la nuova linea ferroviaria,l'elettrodotto Terna da 132 KV e che si sviluppa in maniera lineare in direzione Nord Est fino a raggiungere la cabina primaria di Piadena,potrebbe avere ripercussioni negative sulla salute dei residenti interessati. Numerosi e qualificati sono gli studi effettuati nel mondo che correlano la presenza dei "CEM" (campi elettromagnetici) a bassa frequenza e danni all'uomo. E' già presente un'altra linea su Pontirolo Capredoni e quest'ulti+ma passerebbe nelle vicinanze della località.	La nuova linea ad alta tensione, al fine di alimentare la linea ferroviara, verrà progettata e realizzata da Terna tenendo in considerazione le normative vigenti, anche nel rispetto dei limiti consentiti dalla norma per quanto alla generazione dei campi elettromagnetici.
103	Stati Generali Clima Ambiente e Salute della Provincia di Cremona		Osservazioni in merito a: Elettrodotto 130KV, questione sedime 2° binario ed esecuzione in variante del tratto piadena-cremona; interferenze con il progetto dell'autostrada cr-mn, tempi realizzazione	- La nuova linea ad alta tensione, al fine di alimentare la linea ferroviara, verrà progettata e realizzata da Terna tenendo in considerazione le normative vigenti, anche nel rispetto dei limiti consentiti dalla norma per quanto alla generazione dei campi elettromagnetici. -Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare. -In merito alla relazione del progetto ferroviario con quello della futura autostrada regionale Cremona Mantova, Regione Lombardia, nel parere espresso nell'ambito del DP e nelle successive interlocuzioni, ha confermato che l'autostrada costituisce un obiettivo prioritario infrastrutturale di interesse regionale e sovregionale ai sensi dell'art. 20, comma 4, della l.r.n.12/2005. - Le tempistiche scaturiscono da un programma lavori per fasi sviluppato nel corso della progettazione (3 lotti realizzativi).

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
104	Stati Generali Clima Ambiente e Salute della Provincia di Cremona		La richiesta del mantenimento della linea in esercizio, sia il punto fermo e imprescindibile di ogni soluzione da adottare su questo tratto di linea.	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piacenza-Drizzona, Torre de' Piacenardi, Cappella de' Piacenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
105	Stati Generali Clima Ambiente e Salute della Provincia di Cremona		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.	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piacenza-Drizzona, Torre de' Piacenardi, Cappella de' Piacenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
106	Stati Generali Clima Ambiente e Salute della Provincia di Cremona		Nel DOSSIER DI PROGETTO del RADDOPPIO DELLA LINEA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA, TRATTA CODOGNO – PIADENA, nel capitolo 2.2 Studio di trasporto e Analisi Cos+ Benefici, condono nell'ambito del PFTE con lo scopo di analizzare gli effetti/prodotti alla mobilità, sia merci che passeggeri, dall'investimento, si evidenzia (come da tabella che si allega) un significativo e positivo decremento del traffico stradale sia per i viaggiatori che per le merci. Tuttavia il dato espresso in veicoli Km/anno non ci consente di avere un quadro più leggibile del reale impatto che la realizzazione del raddoppio ferroviario in oggi avrà sulla diminuzione del traffico su strada. Si chiede pertanto chiarimenti. Si chiede di conoscere quale sarà ad esempio la riduzione del traffico veicolare, sia pesante che leggero, relativamente alla SS10, l'arteria più importante di collegamento tra le città di Cremona e Mantova, espressa però in termini di Traffico Giornaliero Medio (TGM). Unità di misura quest'ultima utilizzata sia dalla Provincia di Cremona che da quella di Mantova per le proprie rilevazioni sul traffico, condono sino a qualche anno fa anche sulla ex SP10, che rappresentano gli unici dati in nostro possesso, e rispetto ai quali poter effettuare un confronto	È utile anzitutto premettere quanto segue. Lo Studio di Trasporto prodotto nell'ambito del progetto relativo al raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova - tratta Codogno - Piacenza, è stato principalmente sviluppato allo scopo di alimentare alcune valutazioni, comprese nel PFTE (i.e. Analisi Costi-benefici, Relazioni di Sostenibilità). Le componenti di domanda analizzate nello Studio in argomento sono quelle intercomunali passeggeri nonché quelle merci di medio-lungo percorso che possono trarre vantaggio dall'investimento in analisi in considerazione del conseguente miglioramento del livello di servizio ferroviario (i.e. riduzione del costo generalizzato del trasporto, aumento delle frequenze dei servizi passeggeri). Ne consegue che lo Studio di Trasporto non prende affatto in considerazione le componenti di domanda di corto raggio (spostamenti passeggeri intracomunali, spostamenti merci di corto raggio). Si segnala, anche con riferimento alla conferma di Regione Lombardia circa il fatto che l'Autostrada regionale Cremona Mantova costituisce un obiettivo prioritario infrastrutturale di interesse regionale e sovrapregionale, lo scenario di progetto simulato nel corso dello Studio di Trasporto contempla la presenza dell'Autostrada stessa. Per quanto sopra rappresentato il sistema di modelli specificatamente "calibrato" per le finalità dello Studio di Trasporto condurrebbe a sottostime non indifferenti del valore del TGM sulle arterie contemplate nello specifico modello di offerta stradale di cui si compone il citato sistema di modelli. Si precisa infine che l'approccio seguito prevede il confronto tra lo scenario "Con Intervento" (o "Scenario di Progetto") e lo Scenario "senza intervento" (c.d. "Scenario di Riferimento"). Quest'ultimo non è caratterizzato da una generale situazione di "non fare" rispetto alla situazione attuale, ma considera un'evoluzione tendenziale dell'infrastruttura e dei flussi economici secondo le azioni già pianificate e avviate, diverse dall'intervento oggetto di valutazione, e che nel caso in specie contempla appunto la presenza dell'autostrada regionale. La tabella riportata a supporto del Contributo/Tema sottoposto dalle citate Amministrazioni Provinciali alla menzione del Dibattito Pubblico illustra i valori numerici degli indicatori trasportistici che, più in particolare, sono alla base dell'Analisi economica dell'investimento. Questi indicatori rappresentano gli effetti prodotti alle componenti di domanda passeggeri intercomunale e merci di media-lunga percorrenza valutati su un determinato ambito geografico quale quello dell'Area di Studio considerata nello Studio di Trasporto.
107	Gianfranco Tomaselli, Cappella de' Piacenardi - Località Mattaiola de Padri	12	Per raggiungere i campi oltre ferrovia i mezzi agricoli dovranno utilizzare il nuovo sovrappasso con le relative difficoltà, considerato che gli attrezzi agricoli attuali sono adeguati e dimensionati alla mobilità podereale in piano non essendovi in zona alcun sovrappasso per l'accesso ai terreni. Non vi sarà più un accesso quasi diretto attraverso il passaggio a livello sopra menzionato ma sarà obbligatoriamente necessario percorrere circa 7 Km, superare il nuovo sovrappasso e transitare nell'abitato di Vighizzolo. Si chiede quindi l'attivazione di un sottopasso ad uso aziendale e la garanzia della continuità delle reti idriche funzionali alla pratica irrigua ed al drenaggio dei terreni.	La norma di riferimento è la 315/69 "Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati." Nello specifico, in caso di interruzione di fondi, RFI dovrà o ricostituire, a proprie spese, in convenienti condizioni di comodità e sicurezza, le comunicazioni sopresse, ovvero deviarle su strade pubbliche o private, anche con attraversamento di fondi intermedi. In alternativa, l'avente diritto all'attraversamento può, subordinatamente alle esigenze dell'esercizio ferroviario, chiedere nei termini previsti dalla citata norma la costruzione di un cavalcavia o sottovia. In tal caso, le maggiori spese che le opere dovessero comportare rispetto all'adozione delle misure previste da RFI, saranno a carico dell'avente diritto all'attraversamento. Qualora nelle successive fasi, e comunque nell'ambito dell'iter autorizzativo, gli utenti dovessero comunicare la disponibilità a farsi carico delle maggiori spese per la costruzione di un cavalcavia o di un sottovia se ne valuterà la fattibilità tecnica; diversamente, si confermeranno le soluzioni previste da RFI che dovranno comunque garantire l'accessibilità a tutti i fondi oggi serviti dai passaggi a livello in consegna agli utenti.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argo men to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
108	Franco Villa, Sesto ed uniti CR	7	Si segnala il notevole disagio causato dall'opera in progetto a carico della Cascina Barozzo, che vedrà il centro aziendale allontanato dai terreni posti a Nord della sede ferroviaria in quanto, per poterli raggiungere con i mezzi agricoli per le rituali operazioni colturali, si renderà necessario percorrere circa 4 km di strade, anziché qualche centinaio di metri come avveniva prima della soppressione del passaggio a livello di servizio per consentire la realizzazione del secondo binario. Il percorso, oltre a raggiungere la lunghezza di 4 Km, deve necessariamente snodarsi all'interno dell'abitato di Casanova del Morbasco con tutti i disagi e rischi per i residenti e i conduttori dei mezzi agricoli aziendali.	Osservazione non accoglibile. Non è possibile prevedere nuovi PL a seguito del raddoppio
109	Giovanni Gabriele Zucca	4	Una proposta alternativa potrebbe essere partendo da Codogno, dopo la poco usata stazione di Maleo, allontanandoci dalle ultime case di questo borgo, si potrebbe deviare a destra attraversando il fiume Adda parallelamente alla ex statale 234, creando una stazione con parcheggio sufficientemente capiente per i pendolari di Maleo Pizzighettone e dintorni, per poi raccordandosi al vecchio tracciato molto prima di giungere alla stazione di Acquanegra Cremonese. In tal modo, RFI e Trenord potrebbero continuare ad utilizzare il vecchio tracciato ad un solo binario fino quasi al termine di questa variante a doppio binario, senza creare ulteriori problemi alle case esistenti, malumori ai cittadini per i rumori di nuovi convogli senza danneggiare l'ambiente vicino alla cittadina.	A seguito dei contributi pervenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico dal Comune di Pizzighettone e dalla Petizione pubblica Pizzighettone sono stati analizzati 4 possibili soluzioni alternative, tutte posizionate a sud della linea ferroviaria esistente (LS). A nord della LS non sono state ipotizzate varianti di tracciato in quanto le aree risultano fortemente vincolate (vincolo paesaggistico e monumentale, aree a valenza ambientale, vincoli su edifici che risultano beni di archeologia industriale e vincoli su immobili ed aree di notevole interesse pubblico). Rispetto alle Varianti a Sud della LS ipotizzate si rileva che anche queste ricadono tutte all'interno del Parco dell'Adda Sud per gran parte del tracciato ed a tal proposito si evidenzia nello specifico che le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che " <i>i nuovi progetti di attraversamento dei fiumi Adda e Serio devono prevedere in via prioritaria il potenziamento degli attraversamenti esistenti. In ogni caso deve essere evitato l'attraversamento nelle zone naturalistiche e nei siti di Natura 2000</i> ". Inoltre, a Sud della LS oltre al suddetto Parco e a due aste fluviali vincolate) è presente l'area protetta afferente a Natura 2000 denominata "Morta di Pizzighettone" rispetto alla quale le varianti risultano avvicinarsi. Pertanto la soluzione ottimale che rappresenta il giusto compromesso tra i vincoli sopra descritti e le esigenze manifestate dal territorio è quella in cui il tracciato ferroviario si stacca dalla Linea Storica ad est del PL sull'SP84 superata la nuova opera sostitutiva NV07, che permane immutata, e tramite il posizionamento di flessi si allontana dall'abitato di Roggione spostando il binario più prossimo all'abitato fino a circa 20m rispetto l'attuale binario per poi riportarsi, prima del PL in località Roggione, sulla posizione della LS.
110	Aldo Brugini e Eva-Maria Beck, Malagnino	9	Desideriamo esprimere la nostra contrarietà alla realizzazione del cavalcavia denominato NV14. Riteniamo l'opera decisamente sproporzionata alle esigenze del territorio, oltre che di notevole impatto ambientale, con eccessivo spreco di suolo e di risorse e troppo impattante anche per il solo aspetto visivo! Desideriamo esternare il nostro accordo alla proposta del Comune di Malagnino di valutare la possibile realizzazione di un sottopasso nel Comune di Malagnino, in Via Stazione, laddove è presente l'attuale passaggio a livello. In subordine, solo in caso non dovessero sussistere i presupposti tecnici per la realizzazione del sottopasso sopra descritto, appoggiamo eventualmente quella che nell'incontro del Comune di Malagnino coi cittadini era emersa come proposta B, ovvero la realizzazione di un sottopasso in territorio di Cremona sul sedime che nel progetto di Ferrovie prevedeva di realizzare il cavalcavia NV14	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Si segnala come l'osservazione fa riferimento ad un'opera approvata dalla Provincia di Cremona. Eventuali modifiche andranno concordate con il concessionario dell'Autostrada Cremona-Mantova
111	Auricchio SpA	10	Impossibilità a destinare temporaneamente una parte dell'area di proprietà Auricchio, posta ad ovest dello stabilimento, al fine di realizzare da parte di RFI un campo base al servizio delle attività in oggetto, in quanto tale area, a destinazione produttiva, è oggetto di prossimi investimenti e ampliamenti aziendali in fase di progettazione.	Si ricorda che il progetto della Cantierizzazione presentato, definisce una delle possibili pianificazioni/organizzazione della cantierizzazione e non è vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore intenda attuare sempre nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, delle caratteristiche funzionali delle opere in progetto e dei tempi e costi previsti per la loro realizzazione. Per quanto riportato sopra, l'appaltatore, a cui verrà evidenziata tale osservazione, nella fase di redazione del progetto esecutivo, potrà valutare la possibilità di spostare o ridimensionare l'area in oggetto, in modo da non interferire con i vostri siti di produzione.
		10	Stiamo valutando la proposta del Comune di Pieve San Giacomo, nella quale si propone che venga riqualficata la viabilità interna dell'edificio produttivo di Pieve San Giacomo, mediante la realizzazione di una nuova rotatoria in Viale Matteotti e l'adeguamento della via Gazzo Nuovo (Vicinale Canova) corrente a sud dello stabilimento. Ciò consentirebbe l'accesso allo stabilimento dei mezzi pesanti provenienti da nord, che non potrebbero più raggiungere lo stabilimento attraversando l'attuale passaggio a livello, e consentirebbe di sgravare ulteriormente la zona residenziale dal traffico veicolare pesante.	Osservazione parzialmente accoglibile. La richiesta risulta parzialmente accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale. Tuttavia si segnala che l'inserimento della rotatoria prevederà una maggior occupazione di territorio rispetto quanto riportato nella soluzione blu per rispettare un'adeguata deflessione tra i rami in approccio alla nuova rotatoria come previsto dal DM2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali". Verrà posposta una soluzione alternativa simile a quella indicata.
		1	Si segnala che al foglio 2 mappale 186 di S. Fiorano (LO), come evidenziato in figura n. 1 è prevista la realizzazione di una strada interpodereale che di fatto oggi non esiste. Se realizzata essa andrebbe ad intersecare la mia proprietà senza un senso viabile/costruirebbe inutilmente la ferrovia terreno agricolo. Si chiede pertanto di considerare la non fattibilità di tale porzione viaria.	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà integrata nella successiva fase progettuale.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argo men to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
112	Luigi Cavalli	1	Nella figura 2 dell'allegato, come indicato sotto alla lettera A) si evidenzia come l'accesso irriguo addacquatorio della roggia Guardalobbia non sia posto in modo re'o rispe'o al tragi'o della stessa, la curvatura proposta, oltre ad elidere terreno agricolo fer/le non gioverebbe alle operazioni di irrigazione es/va e decorso delle acque. Come evidenziato sotto alla lettera B) dello stesso allegato, si riporta come non siano stati previsti dei sottoopassaggi per le acque colatizie dei terreni posti sia ad est che ad ovest rispetto all'asse perpendicolare del cavalcavia. Ad oggi sono presenti due sottopassi che consentono il deflusso delle acque colatizie. Si chiede pertanto di considerare molto attentamente tale osservazione.	Osservazione non accoglibile. Per quanto concerne il punto A), la deviazione / curva del canale a valle della linea ferroviaria è legata alla demolizione dell'opera di attraversamento esistente e al successivo rifacimento accanto alla stessa del nuovo tombino IN277bis (ai fini anche del mantenimento dei deflussi nel periodo transitorio di costruzione/realizzazione della nuova opera). Per quanto concerne il punto B), con riferimento alla tavola NM3R01R26P6ID0002002, le acque colatizie dei terreni posti sia ad est che ad ovest rispetto all'asse perpendicolare del cavalcavia saranno raccolte e smaltite tramite fossi di guardia disperdenti o con recapito presso nuovi tombini e/o canali esistenti.
113	Comune di Piadena Drizzona	14	Si chiede la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale per collegare la frazione di Pontirolo Capredoni; qualora tecnicamente possibile, il sottopasso sia preferibilmente localizzato in sostituzione dell'attuale passaggio a livello e in continuità con l'attuale strada di collegamento tra la frazione e la S.S.10 CR-MN	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto tutte le nuove opere sostitutive, influenzate dal progetto dell'Autostrada Cremona-Mantova, devono essere coerenti e compatibili con il progetto dell'Autostrada Cremona-Mantova stesso.
		14	Si chiede la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale in sostituzione del passaggio a livello esistente presso la zona produttiva della località Drizzona (a sud della rotonda di intersezione tra la S.S.10 e la S.P.70, della ditta Imbal Carton e della ditta Nuova Metal)	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
		14	Da quest'ultimo sottopasso sia realizzato un collegamento ciclo-pedonale alla frazione di Pontirolo Capredoni, arrivando nella via dell'Oratorio	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale. Si segnala tuttavia che il futuro progetto dell'Autostrada Cremona-Mantova risulta incompatibile con il percorso ciclopedonale richiesto.
		14	Dal medesimo sottopasso sia realizzato un collegamento ciclo-pedonale al capoluogo, passando a lato della cabina primaria di via Bardelle, arrivando nella via Livatino	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Si segnala come a nord della linea ferroviaria sia già presente un percorso ciclopedonale su via dei Platani. Dal punto di vista del consumo di suolo risulta più opportuno prevedere un adeguamento alle attuali normative del percorso esistente prevedendo l'inserimento di un cordolo insormontabile per separare fisicamente il percorso ciclopedonale da via dei platani.
		14	Si chiede che sia realizzato un sottopasso ciclopedonale anche in sostituzione del passaggio a livello esistente in via Altobello, di collegamento tra il centro storico del capoluogo ed il cosiddetto 'villaggio', qualora tecnicamente possibile, per ridurre il disagio derivante dalla chiusura; per il sottopasso possono essere utilizzate le aree rese disponibili dall'esproprio, già previsto nella I fase, di un'abitazione a nord della ferrovia, e quelle comunali, circostanti il centro civico, a sud della ferrovia	Osservazione non accoglibile. La richiesta non risulta accoglibile in quanto è già previsto un percorso ciclopedonale esistente in corrispondenza del sottopasso di via Altobello in prossimità del cimitero di Piadena.
		14	In alternativa a quest'ultimo sia realizzato un collegamento (scala) per collegare direttamente la via Aldo Moro con il sottopasso esistente tra via Po e via Orlandi, per ridurre i percorsi tra centro storico e centro civico	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Fermo restando la necessità di tutelare i manufatti vincolati presenti.
		14	Sia ridotto alla minore distanza possibile lo spazio intercluso tra la nuova e la vecchia sede ferroviarie, per minimizzare l'impatto sul territorio, come già esposto da più parti e in più sedi	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
		14	Si chiede che siano dismessi i tratti della vecchia sede ferroviaria non più utili, o in difetto riutilizzati per altri usi di pubblica utilità (in alcuni casi, anche in varie zone d'Italia, le vecchie linee ferroviarie dismesse sono state convertite in piste ciclabili aventi costi e impatti molto più ridotti di analoghe realizzazioni ex novo)	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
		14	Si chiede che sia interrato l'ultimo tratto dell'elettrodotto Terna 132 KV Cella Dati-Piadena connesso, a tutela della popolazione residente nei pressi della cabina primaria da rischi di malattie correlabili all'esposizione a campi magnetici prodotti da linee elettriche ad alta tensione	La richiesta non è di competenza del progettista.

N° progr .	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomen to	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
114	Comune di Pieve San Giacomo (già riportata a seguire le altre osservazioni - Indicata qui solo per l'allegato)	10	È emersa la possibilità di proporre una soluzione alternativa a quanto già segnalato in data 28.10.2023 con nota di cui al Prot. 3687/2023, al fine di risolvere al meglio la problematica di cui sopra. La soluzione che viene proposta è evidenziata nell'allegata planimetria in colore blu rispetto a quanto già trasmesso che viene evidenziato con il colore rosso. Si propone che venga realizzata la rotonda a nord dell'edificio di Gazzo al fine di mettere in sicurezza il traffico veicolare che dall'abitato di Gazzo deve spostarsi verso Pieve San Giacomo transitando sulla SP 33.	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
		10	Al fine di risolvere la viabilità presente derivante essenzialmente dalla Ditta Auricchio, ed in accordo con la stessa, si chiede che venga riqualificata la viabilità interna dell'edificio produttivo di Pieve San Giacomo, mediante la realizzazione di una nuova rotonda al fine di sgravare ulteriormente la zona residenziale dal traffico veicolare pesante.	Osservazione parzialmente accoglibile. La richiesta risulta parzialmente accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale. Tuttavia si segnala che l'inserimento della rotonda prevederà una maggior occupazione di territorio rispetto quanto riportato nella soluzione blu per rispettare un'adeguata deflessione tra i rami in approccio alla nuova rotonda come previsto dal DM2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali". Verrà posposta una soluzione alternativa simile a quella indicata.
		16	Si chiede riguardo la soluzione di costruire il raddoppio, in alcuni tratti, ad una distanza di circa 20 metri rispetto l'asse ferroviario esistente, sia valutata la possibilità di realizzarlo in stretta adiacenza al binario esistente, considerando anche gli aspetti connessi al contenimento del consumo di suolo ed al disagio dell'utenza. Nel caso tale soluzione non fosse percorribile, si chiede che l'attuale sedime ferroviario sia restituito ai fini agricoli o, in alternativa, riqualificato ai fini ambientali e/o per la mobilità lenta.	Visti i pareri pervenuti dal territorio (<i>Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Piconardi, Cappella de' Piconardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi</i>), in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in stretto affiancamento alla linea esistente genererebbe prolungate interruzioni dei servizi di trasporto ferroviari di interesse regionale, RFI approfondirà lo studio di questa soluzione progettuale al fine di chiedere alla Regione Lombardia (titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale) l'attivazione di un tavolo tecnico per valutare gli impatti sull'esercizio ferroviario e, quindi, definire congiuntamente alla Regione la soluzione progettuale da attuare.
		16	Presa visione delle numerose richieste e proposte di riposizionare la linea a Sud fuori dell'abitato di Pizzighettone, tenuto altresì conto che una tale soluzione potrebbe anche essere di supporto allo sviluppo del polo intermodale-industriale provinciale di Tencara (già parzialmente servito da una conca del Canale Navigabile Cremona - Milano), si ritiene utile una valutazione in tal senso.	A seguito dei contributi pervenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico dal Comune di Pizzighettone e dalla Petizione pubblica Pizzighettone sono stati analizzati 4 possibili soluzioni alternative, tutte posizionate a sud della linea ferroviaria esistente (LS). A nord della LS non sono state ipotizzate varianti di tracciato in quanto le aree risultano fortemente vincolate (vincolo paesaggistico e monumentale, aree a valenza ambientale, vincoli su edifici che risultano beni di archeologia industriale e vincoli su immobili ed aree di notevole interesse pubblico). Rispetto alle Varianti a Sud della LS ipotizzate si rileva che anche queste ricadono tutte all'interno del Parco dell'Adda Sud per gran parte del tracciato ed a tal proposito si evidenzia nello specifico che le Norme del parco prevedono all'art.49 delle NTA del PTC del Parco che " <i>i nuovi progetti di attraversamento dei fiumi Adda e Serio devono prevedere in via prioritaria il potenziamento degli attraversamenti esistenti. In ogni caso deve essere evitato l'attraversamento nelle zone naturalistiche e nei siti di Natura 2000</i> ". Inoltre, a Sud della LS oltre al suddetto Parco e a due aste fluviali vincolate) è presente l'area protetta afferente a Natura 2000 denominata "Morta di Pizzighettone"rispetto alla quale le varianti risultano avvicinarsi. Pertanto la soluzione ottimale che rappresenta il giusto compromesso tra i vincoli sopra descritti e le esigenze manifestate dal territorio è quella in cui il tracciato ferroviario si stacca dalla Linea Storica ad est del PL sull'SP84 superata la nuova opera sostitutiva NV07, che permane immutata, e tramite il posizionamento di flessi si allontana dall'abitato di Roggione spostando il binario più prossimo all'abitato fino a circa 20m rispetto l'attuale binario per poi riportarsi, prima del PL in località Roggione, sulla posizione della LS.
		16	Dall'esame delle tavole progettuali riguardanti i cavalcaferrovia, risulta che molti di essi presentano uno sviluppo su piloni di notevole lunghezza. Ciò comporta, per la fase di esercizio, notevoli costi gestionali, quali ad esempio la manutenzione dei giunti, delle barriere di sicurezza bordo ponte e relative reti, dei sistemi di scarico delle acque di piattaforma, dei calcestruzzi degli impalcati. Oltre al fatto che sembrerebbero determinare anche un impatto paesaggistico notevole. Si ritiene pertanto opportuno che vengano approfondite soluzioni quali cavalcaferrovia con impalcati di lunghezza il più contenuta possibile impiegando l'acciaio quale materiale da costruzione, od in subordine la sostituzione con opere di sottopassaggio.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della richiesta sostituendo in casi specifici le opere in cavalcaferrovia con dei sottovia. Tale valutazioni potranno essere eventualmente integrate nella successiva fase progettuale. Tuttavia, si segnala come la scansione delle pile non sia influenzata dalle tipologie costruttive, eventuali affinamenti della scansione delle pile sono rimandati alla successiva fase progettuale.
		16	Si evidenzia che tali opere, classificate "nuova viabilità", in molti casi sono a servizio di strade interpoderali o di valenza esclusivamente locale, interessate da un modestissimo traffico. Di conseguenza, si suggerisce l'assunzione di una velocità di progetto inferiore, che potrebbe limitare i parametri progettuali ad essa connessi (es. raggi curve, pendenze...) e, quindi, contenere l'estensione di tali opere.	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
115	Provincia di Cremona	16	Laddove possibile, in luogo della realizzazione di cavalcferrovia "fuori sede" che comportano la creazione di reliquati e viabilità d'approccio caratterizzata, in genere, da curve e controcurve, siano realizzati cavalcferrovia ricalcando il tracciato stradale esistente, o in stretta aderenza. L'osservazione ha carattere generale ed è riferita a tutti i cavalcferrovia; si evidenzia, comunque, la particolare attinenza alle opere sostitutive previste in Comune di Torre de' Picenardi.	Si prende atto dell'osservazione e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
		16	I manufatti volti all'eliminazione di passaggi a livello lungo strade provinciali, devono consentire il transito di tutte le categorie veicolari ammesse. Di conseguenza siano escluse soluzioni con riduzione delle sezioni di transito e/o della portata in assenza di ragionevoli alternative.	Tutte le nuove opere di progetto sono dimensionate per l'accoglimento di tutte le categorie di traffico rispetto alla categoria stradale di riferimento.
		16	Siano valutate soluzioni che permettano di ridurre al minimo i disagi legati alla chiusura della linea per l'esecuzione dei lavori, non limitate esclusivamente all'impiego di bus sostitutivi, ma considerando di introdurre collegamenti con il Capoluogo di Milano per altre vie con treni diretti (es. diretto per Milano da Cremona via Piacenza).	Durante lo sviluppo dei successivi step progettuali verranno valutati congiuntamente con Regione Lombardia eventuali collegamenti ferroviari alternativi da istituire durante i lavori.
		16	Si chiede che l'allungamento dei percorsi per la vodafone dei fondi agricoli, a seguito della chiusura dei P.L., sia il più possibile contenuto al fine di evitare percorrenze eccessivamente lunghe e onerose per i conduttori dei fondi agricoli, con conseguente incidenza anche sulle emissioni.	Osservazione parzialmente accoglibile. La richiesta risulta parzialmente accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale. Tuttavia si segnala come tutte le soluzioni siano state sviluppate per essere conformi al DM2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade". Verranno fatti ulteriori approfondimenti circa la possibilità di prevedere nuovi collegamenti poderali per minimizzare i percorsi.
		16	Viabilità di supporto a Pizzighettone, Grumello Cremonese ed Uniti ed aziende insediate: l'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere viarie accessorie alla linea ferroviaria, comportano anche per lungo tempo la chiusura di passaggi a livello, con la necessità di notevole allungamento di percorso anche per raggiungere siti aziendali ivi presenti, o derogare -ove possibile- a divieti di transito localmente imposti. Al fine di ridurre i disagi si chiede di valutare un ulteriore raccordo tra la S.P. n. 47 e la S.P. n. 48 immediatamente a Sud di Grumello Cremonese ed Uniti con un breve peduncolo (ricalcando carraie esistenti, es. Strada delle Basse).	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Nella fase successiva di progetto verranno fatti ulteriori approfondimenti relativamente ai collegamenti viari durante le fasi transitorie.
		9	Nuova viabilità ad Ovest di Malagnino: la soluzione individuata nel Vs. progetto rappresenta l'intervento ottimale in termini di migliore accessibilità del territorio provinciale e coordinamento con le previsioni dell'autostrada Cremona-Mantova. Soluzioni alternative dovranno essere attentamente concordate con il concessionario autostradale nell'ambito dei vicoli urbanistici vigenti. Si chiede, infine, che la Rotatoria Sud lungo la S.P. n. 27, sia mantenuta lungo l'asse della provinciale.	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale. Tuttavia si segnala come le richieste pervenute in sede di Dibattito Pubblico da parte dell'amministrazione comunale e dei privati cittadini di Malagnino siano in contrasto con tale viabilità chiedendo una soluzione in sede rispetto all'attuale passaggio a livello.
		9	Viabilità loc. Cà de' Marozzi e S.Agata: al fine di valorizzare in futuro l'impiego di quanto da voi realizzato, (in particolare opere di scavalco della linea RFI con possibilità di prosecuzione verso la ex S.S. n. 10), si chiede di valutare la possibilità di costruire i cavalcferrovia con uno sviluppo planimetrico in rettilineo ed orientamento Nord-Sud. Sia valutata anche la possibilità di ridurli ad una singola opera, al fine di contenere gli impatti sul territorio.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Si segnala come l'osservazione di prevedere un cavalcferrovia sia in contrasto con le osservazioni pervenute da parte dell'Amministrazione Comunale e dei privati cittadini di Vescovato che richiedono un sottovia.
		10	In riferimento alle opere riferite al Comune di Pieve San Giacomo, si chiede un approfondimento del sistema di connessione tra la frazione di Gazzo e il capoluogo Comunale ottimizzando le opere di ricucitura viabilistiche di interesse locale.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta da parte dell'amministrazione Comunale.

N° progr.	Soggetto che formula l'osservazione	N° argomento	Argomento	Analisi tecniche, espropriative e procedurali
		12	Riguardo il Comune di Cappella de' Picenardi, sono state presentate osservazioni sulla variante alla S.P. n. 28; alcune di esse hanno proposto una rivalutazione del posizionamento del cavalcavia ferroviario richiamando una soluzione viabilistica ricompresa nel progetto preliminare dell'autostrada Cremona - Mantova. Considerato che tale soluzione potrebbe determinare minori impatti sul territorio e nella conduzione agricola, si ritiene opportuno approfondirla e condividerne gli esiti con il Comune ed anche con il Concessionario Autostradale. Altresì si chiede di prevedere la riqualificazione della S.P. n. 27 in direzione di Pieve San Giacomo, in luogo della riqualificazione della Strada per C.na Mottaiaola, quale itinerario di maggior interesse per la ricostituzione della mobilità intercomunale interrotta a seguito dei lavori di raddoppio ferroviario.	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale. Tuttavia, si segnala come la soluzione viabilistica ricompresa nel progetto autostradale si discosti dalle soluzioni finora condivise con l'Amministrazione Comunale. In merito alla riqualifica dell'SP27 nella successiva fase progettuale verranno attivate le interlocuzioni con l'ente gestore del canale che si sviluppa in affiancamento alla viabilità per valutare un suo spostamento al fine di salvaguardare le abitazioni poste a sud della provinciale stessa e le principali opere di presa. Viste le posizioni non allineate di Provincia e Comune, nell'auspicare un confronto diretto tra le Amministrazioni volto all'individuazione di una soluzione condivisa, si rimanda la valutazione al successivo iter autorizzativo
		16	Si chiede che la manutenzione ordinaria, straordinaria e gli oneri di gestione delle opere di attraversamento della linea FS siano a completo carico di RFI od od in alternativa che quest'ultima corrisponda annualmente agli enti locali adeguate risorse economiche.	Rispetto a quanto segnalato si procederà in conformità alle previsioni della normativa di settore
		16	.Si chiede di predisporre lungo la linea FS alcuni varchi stradali da mantenere normalmente chiusi ma attrezzati con sbarre/PL/cancelli, da utilizzare esclusivamente in condizioni di emergenza od intransitabilità delle opere di scavalco	Osservazione di carattere generale e non contestualizzata. Comunque non accoglibile in quanto la soluzione indicata non è prevista negli standard ferroviari
116			Contributo di Cappella De' Picenardi	
			Riqualificazione SP27	Necessari ulteriori approfondimenti. Nella successiva fase progettuale verranno attivate le interlocuzioni con l'ente gestore del canale che si sviluppa in affiancamento alla viabilità per valutare un suo spostamento al fine di salvaguardare le abitazioni poste a sud della provinciale stessa e le principali opere di presa.
			Rotatoria SS10	Osservazione accoglibile. La richiesta risulta accoglibile e verrà approfondita ed integrata nella successiva fase progettuale.
117			Contributo Maleo Vito, sottopasso NV06	Necessari ulteriori approfondimenti. Sono in corso ulteriori approfondimenti per valutare la fattibilità della soluzione richiesta, che potrà essere eventualmente integrata nella successiva fase progettuale.