



COMUNE DI CREMONA  
14 NOV. 2016  
UFFICIO PROTOCOLLO

COMUNE DI CREMONA  
Servizio Segreteria Consigliare  
RICEVUTO  
IL 14 NOV. 2016  
ORE 9.00  
L'ADDETTO

*U. Biondi*

COMUNE DI CREMONA PROTOCOLLO GENERALE	
0069159	14/11/2016
1.8.2-A	Servizio Consiglio Comunale

Al Sindaco del Comune di Cremona

Al Presidente del Consiglio del Comune di Cremona

MOZIONE URGENTE

Premesso che:

La storia del sottopasso di via Brescia viene da lontano. La Giunta Perri, nel 2009, ereditò un'ipotesi di progetto per l'eliminazione dei passaggi a raso sulla linea ferroviaria Cremona-Mantova, che prevedeva la chiusura totale di Via Brescia con delle barriere in cemento. Da subito, la nuova Amministrazione, si mise al lavoro per reperire le risorse economiche ed individuare una soluzione progettuale che consentisse di mantenere il doppio senso di circolazione per via Brescia che era e resta una importante arteria radiale per i flussi di traffico in entrata ed uscita dalla città.

Motivando adeguatamente e con dati alla mano le condizioni del traffico, Cremona ottenne un aumento del finanziamento previsto, che da 10 milioni passò a complessivi 13 milioni di euro proprio perchè si ravvisarono le criticità legate al depotenziamento di una arteria di quella portata.

Il nuovo progetto prevedeva il doppio senso di circolazione per automobili e piccoli furgoni oltre ad un marciapiedi largo 1,5 metri.

I tre livelli tecnici progettuali che ne sono scaturiti, preliminare, definitivo (allegato 1) ed esecutivo, sono coerenti tra loro e prevedono l'impostazione sopra descritta. Non di minore valore è la considerazione che il Progetto esecutivo (allegato 2) è stato approvato sul volgere del 2014 cioè ad Amministrazione Galimberti (attuale Sindaco) inoltrata.

Solamente l'11-5-2015 si procede ad una variante **commissionata dall'Amministrazione Comunale odierna** (allegato 3) che sopprime un senso di marcia per gli automezzi lasciando più di metà della carreggiata libera per il transito dei pedoni e delle biciclette. In più parti la relazione fa riferimento alle **"mutate esigenze dall'Amministrazione"** che in quel momento non aveva ancora svolto alcuna indagine sui flussi di traffico ne scientifica ne "amatoriale" come quella che delegherà alla FIAB molte settimane dopo.

Quindi la variante è stata commissionata puramente sulla base di una istanza “**politica**” ed ideologica a scapito della sterminata quantità di riflessioni che hanno portato alle progettazioni precedenti ma soprattutto in assenza di qualsiasi mutata condizione tecnica o finanziaria.

Il 30 settembre 2015 (allegato 4) una nota di palazzo, finalmente, annuncia l'apertura del sottopasso confermando la **scelta politica** di eliminare un senso di marcia a favore della “autostrada delle biciclette” che purtroppo, però, non prosegue né prima né dopo il sottopasso.

L'opera del sottopasso di via Brescia è stata realizzata, dal punto di vista dimensionale, conformemente al progetto esecutivo approvato, salvo alcune varianti esterne al manufatto (rotonde, rialzi della pavimentazione) pensate dall'amministrazione galimberti in **conseguenza alla mutata volontà degli Amministratori** sull'utilizzo dell'opera.

La variante apportata dalla giunta non è strutturale ma riguarda il diverso utilizzo dell'opera che appare **difforme dalle linee del bando di finanziamento europeo e dalle previsioni progettuali**. Non ci sono quindi motivazioni di natura tecnica, la cui regolarità è sempre stata verificata dalla stessa struttura comunale e dai progettisti, ma mere scelte di natura politica.

Il sottoutilizzo dell'opera si configura come cattivo utilizzo delle risorse pubbliche sia perché l'opera risulta sovradimensionata rispetto all'attuale utilizzo (prevalenza uso ciclopedonale), sia perché realizzare un sottopasso ciclopedonale sarebbe stato molto meno oneroso ma non sarebbe stato coerente con le linee di finanziamento europeo.

L'equivoco sul quale l'Amministrazione comunale ha portato la discussione è distinguere le caratteristiche strutturali dell'opera dal suo utilizzo, tradendo il principio logico secondo il quale un'opera pubblica viene dimensionata sulla base dello scopo per il quale viene costruita, scopo che viene esplicitato nei diversi livelli di progettazione.

Peraltro la modifica viabilistica comporta un irrazionale utilizzo degli assi stradali e delle vie urbane. L'allungamento dei percorsi delle automobili costrette ad innaturali gincane e la trasformazione di strade di quartiere in strade di penetrazione, completano il quadro di una azione disordinata ed irresponsabile.

Nemmeno la seduta del comitato di quartiere ha smosso l'Amministrazione. Prima dell'estate 2014, infatti, di fronte ad una sala gremita di cittadini che abitano nel quartiere interessato dall'opera, i progettisti dell'opera stessa ed i tecnici del Comune hanno spiegato a chiare lettere che il manufatto è **stato progettato per il doppio senso di marcia**. In quella sede **l'Assessore parlò di scelta politica** tra le proteste di decine di

persone.

Malgrado le successive ripetute e precise richieste di modificare la propria posizione anche attraverso mozioni in Consiglio Comunale (allegato 5), l'Amministrazione, sprezzante, non ha abbandonato la sua ossessione per le piste ciclabili ad ogni costo ed il 21 ottobre ha inaugurato il sottopasso nella sua veste "rivisitata" senza neppure avere appurato che potesse essere finanziabile. Questo è tanto più grave se si considera che l'interlocuzione con Regione Lombardia era in corso e l'oggetto era proprio l'aderenza tecnica al finanziamento del progetto variato come ha confermato in Consiglio Comunale l'Assessore Manfredini, sminuendo la situazione e definendo la corrispondenza "normale". Oggi l'Amministrazione è determinata a dimostrare con rilevamenti frettolosi e congetture la bontà delle proprie scelte in barba al buon senso e alle necessità.

Intanto, il 22/7/2016 Regione Lombardia invia una lettera (allegato 6) attraverso la quale comunica al Comune di Cremona che entro 30 giorni dal ricevimento del decreto di saldo quest'ultimo dovrà restituire **522.320,86€** già incassati e già spesi per avere eseguito opere non diformemente dal progetto finanziato.

**Queste modifiche sono tute ascrivibili alla volontà della Giunta.**

Premesso anche che:

- non è giusto che i Cittadini paghino **522.320,86€** per gli errori deliberati e consapevoli della Giunta;
- con **522.320,86€** si potrebbero eseguire molte opere pubbliche urgenti;
- nessun'Amministratore ha mai spiegato dove intenderebbe recuperare i **522.320,86€** tra le "difficoltà di bilancio" che spesso vengono indicate come motivo per non eseguire lavori pubblici importanti ed urgenti

IL CONSIGLIO IMPEGNA IL SINDACO e LA GIUNTA

**A rifondere personalmente il denaro oggetto della comunicazione di avvio del procedimento di recupero dei 522.320,86 €, riferiti alla lettera di Regione Lombardia del 22 luglio 2016.**

Cremona, 31/10/2016

Federico Foschi - NCD

Marcello Ventura

FDI - AN

Marco Valtieri

Crosso (DIRETTORE CREMONA)  
COLLETTI

Mano Lino Ronfucoli (M5S)

Alessandro Zucchi (gruppo AN)

FORZA ITALIA

Giuseppe Pizzini

# *ALLEGATO 1*

COD: 0 a 01 00 00

Attestato di deposito in data 20 DIC 2012 SCALA: 1:10000 REV: 0



Regione Lombardia



**Cremona**  
COMUNE DI CREMONA



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

**PROGETTO DEFINITIVO**

**REGIONE LOMBARDIA - R.F.I  
PROVINCIA DI CREMONA - COMUNE DI CREMONA  
PARTE GENERALE**

*Relazione generale*

REV.	DESCRIZIONE	REDDATTO	VERIFICATO
0	<p>in carta semplice, per l'espletamento delle funzioni di Consigliere Comunale, ad uno dei sig. di Signor <b>FEDERICO FASANI</b> in data <b>09.11.2015</b> (Ris. Min. Fin. n. 291861 del 5.2.1989)</p>	<p>Centropadane ott 2012</p>	

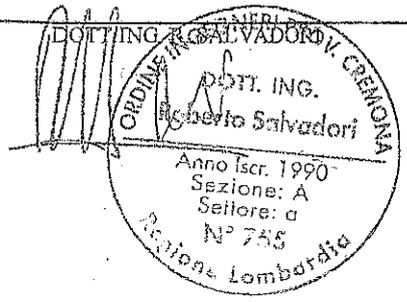
CODIFICA DOCUMENTO: 0.a.01.00.00.0 - Relazione 0.dwg

Questo documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato in tutto o in parte senza il consenso scritto di Autostrade Centropadane S.p.A.

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:  
DOTT. ING. M. PAGLIARINI

PG. n° 51370  
del 2/11/2012

I PROGETTISTI:



## 1 PREMESSA

Il presente documento costituisce la relazione generale a corredo del Progetto Definitivo per la realizzazione dei tre seguenti manufatti nel Comune di Cremona:

- Sottopasso Ferroviario di via Persico, con riqualificazione della viabilità limitrofa
- Sovrappasso Ferroviario di via S. Felice
- Sottopasso Ferroviario di via Brescia

allo scopo di risolvere le interferenze della viabilità locale con la linea ferroviaria Cremona - Mantova.



## 2 OBIETTIVI

Nell'ambito del Protocollo d'Intesa del 13 febbraio 2003 "Per la riqualificazione ed il potenziamento del sistema viabilistico delle Province di Cremona e Mantova" sono stati individuati 51 passaggi a livello da eliminare lungo la linea ferroviaria Cremona - Mantova.

A fronte dei passaggi a livello già chiusi in passato, gli ultimi Accordi Attuativi, conseguenti al Protocollo di Intesa sopra citato, definiscono i prossimi 7 passaggi a livello da sopprimere: 4 sono relativi ad altrettante strade pubbliche (Via Brescia - prog. 28+606, Via Persico - prog. 28+858, San Felice - 31+708, Via Mulino - prog. 33+530); mentre i restanti 3 rappresentano attraversamenti privati (Fioni-Gamba - prog 31+107; Quinzani - prog. 31+226, Domaneschi-Mori-Poli - prog. 32+938.).

tracciato oggetto della progettazione con le necessarie varianti agli strumenti urbanistici comunali.

#### 4.7 INTERFERENZE CON PUBBLICI SERVIZI

Le opere progettate interferiranno con i seguenti tratti di reti di servizi pubblici, che si intercettano lungo il nuovo tracciato:

- Lungo l'attuale Via San Felice corrono le condotte di acqua, fognatura, gas media pressione, energia elettrica media tensione ed illuminazione pubblica gestite da AEM, nonché linea telefonica e fibra ottica gestite da Telecom
- Lungo Via Postumia corre un'altra linea Telecom di cui bisogna tener conto nel tratto di cui è previsto l'allargamento per la realizzazione della corsia centrale di accumulo;
- Infine vi è un metanodotto SNAM che, passando da Est ad Ovest, interseca perpendicolarmente il rilevato della rampa Sud del sovrappasso.

In carta semplice, per l'espletamento delle funzioni  
di Consigliere Comunale, ad uso esclusivo, al  
Signor FEDERICO FASANI  
in data 09.11.2015

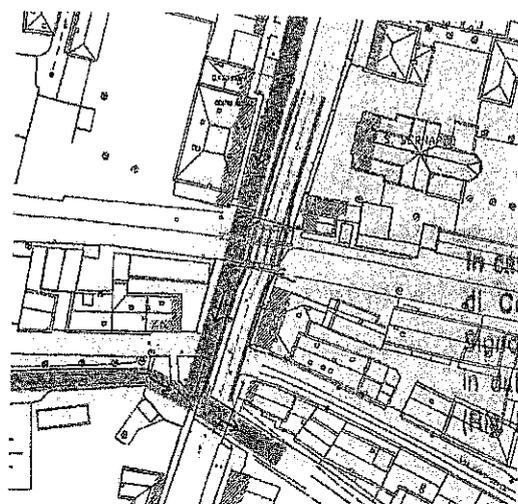
(R. Min. Fin. n. 291861 del 5.2.1980)

#### 5 SOTTOPASSO DI VIA BRESCIA

Si tratta di una Variante plano-altimetrica di Via Brescia con realizzazione di un sottopasso alla linea ferroviaria Cremona - Mantova, e conseguente eliminazione del passaggio a livello presente.

Il manufatto di progetto ospita al suo interno una strada urbana di quartiere di larghezza pari a 5.50





In carta semplice, per l'espletamento delle funzioni  
di Consigliere Comunale, ad uso esclusivo, a

Matr. FEDERICO FASANI

in data 09.11.2015

(Fin. Min. Fin. n. 291861 del 5.2.1980)

A seguito dei sondaggi effettuati sui sedimi stradali e ferroviario, e delle ricerche eseguite presso gli archivi storici, si sono potute rilevare con precisione la posizione e la configurazione strutturale dei due manufatti idraulici sotterranei; analizzando le sezioni di progetto, si nota l'esiguità dello spazio lasciato a disposizione delle rampe e dell'opera d'arte prevista per l'eliminazione del PL.

La presenza del manufatto del Cavo Cerca che interseca perpendicolarmente via Brescia a circa 45m dal binario in esercizio, obbliga a progettare una rampa con una livelletta al 10% di pendenza ed un franco utile del sottopasso pari 2,50 m, sufficiente solamente per autovetture e furgoni di dimensioni ordinarie.

All'inizio della rampa posta sul lato Sud del sottopasso, partono due controstrade, una sul lato sinistro ed una sul lato destro, che danno accesso rispettivamente al "vicolo cieco" e a Via Cavo Cerca, mantenendo così il collegamento di queste due strade con la Via Brescia.

La sovrastruttura stradale delle rampe del sottopasso è costituita :

- All'interno dei conci ad "U" da 3 cm di usura, 5 cm di binder, da uno spessore di base variabile da 0 a 10 cm (dovuto alla presenza delle sopraelevazioni dei tratti in curva) e da uno strato di misto cementato di spessore variabile (necessario per colmare le gradonature previste nel solettone di fondazione).
- Al di fuori dei conci ad "U", ovvero in trincea, da una stratigrafia composta da 3 cm di usura, 5 cm di binder, 10 cm di base, 20 cm di misto cementato e 10 cm di misto stabilizzato.

La carreggiata stradale è poi completata da una percorso pedonale affiancato, di larghezza pari a 1,50 m, con un profilo separato rispetto a quello della strada (pendenza massima sempre del 10%) che comporta un dislivello nel punto di minimo tra le due sedi di circa 0,20 m. La sovrastruttura della pista è costituita da 2 cm di usura, 4 cm di binder e 10cm di stabilizzato

Di: FEDERICA FASANI

5.1.2

OPERE D'ARTE 09.11.2015

(Fig. Min. Fin. n. 291681 del 5.2.1980)

L'opera d'arte principale è costituita dal sottopasso della linea ferroviaria Cremona - Mantova, realizzato con le stesse modalità e caratteristiche di quello di via Persico e il cui asse forma, rispetto all'asse dei binari; un angolo di 84°; al suo interno, come descritto precedentemente, è ospitata una strada di larghezza pari a 5,50 m, affiancata ad una quota sfalsata, da una pista pedonale da 1,50 m per un totale di 7,00 m di dimensioni interne utili del manufatto.

L'opera di sostegno del terreno per la realizzazione del sottovia sarà realizzata da diaframmi in c.a., diaframmi (paratia) di 600 (tipo 1, 2 e 3) e 400 mm (tipo 4, 5 e 6) di spessore, con una lunghezza effettiva di 16.0 m per il tipo 1 e 4, 13.0 m per il tipo 2 e 5, 11.0 m per il tipo 3 e 6. Si prevede di realizzare la paratia tipo 1 e 2 con puntelli provvisionali al fine di eseguire lo scavo fino alla quota di realizzazione delle opere interne del sottovia. Le paratie tipo 3 saranno invece realizzate senza puntelli provvisionali. Le azioni cui sono soggetti i diaframmi sono conseguenti: spinta delle terre, spinta idrostatica dovuta alla falda, effetti della filtrazione, spinta conseguente ai sovraccarichi a monte del diaframma, azione sismica.

L'impalcato ferroviario, costituito da un solettone a travi in acciaio inglobate nel cls, verrà realizzato fuori opera e sarà varato mediante "carrelli modulari semoventi multidirezionali" (carrelli SPMT). Di seguito vengono descritte le attività che verranno svolte dai carrelli durante le fasi di varo:

1. Caricamento sui carrelli (a mezzo dell'impianto idraulico SPMT di cui sono dotati), dell'impalcato stoccato su supporti ad altezza di circa 1300 - 1400 mm da terra, e successivo sollevamento fino alla "quota di varo" tramite l'inserimento di travi di interposizione al di sopra del pianale di carico dei carrelli stessi;
2. Traslazione dell'impalcato dal sito di costruzione al punto di varo;
3. Calaggio, a più riprese, dell'impalcato ferroviario per il posizionamento definitivo sopra gli elementi di appoggio (sempre per mezzo dell'impianto idraulico dei carrelli SPMT e mediante la rimozione delle travi di interposizione precedentemente introdotte).

5.1.3

### INQUADRAMENTO IDROLOGICO

#### PLUVIOMETRIA

Dato il carattere essenzialmente aleatorio degli eventi di pioggia, la descrizione del regime delle piogge intense si deve fondare su un'analisi statistica delle osservazioni pluviometriche.

In particolare, per ricercare la durata critica e quindi l'intensità critica della pioggia, è necessario conoscere la legge secondo la quale varia, al variare della durata, l'altezza di precipitazione

caratterizzata da un certo grado di rarità. Questa relazione, detta curva di probabilità pluviometrica, si rappresenta usualmente con l'espressione monomia:

$$h = at^n$$

data curva di probabilità pluviometrica, per l'espletamento delle funzioni di Consigliere Comunale, ad uso esclusivo, al Signor ..... **FEDERICO FASANI** ..... in data ..... **09.11.2015** ..... (Ris. Min. Fin. n. 291861 del 5.2.1980)

nella quale  $h$  è l'altezza di pioggia,  $t$  è la durata e  $a$  e  $n$  sono parametri che variano a seconda della località indagata.

Per caratterizzare il grado di rarità dei valori di  $h$  forniti dalla formula sopra riportata, si fa ricorso al concetto di tempo di ritorno. Si definisce tempo di ritorno del valore  $h$  la lunghezza dell'intervallo di tempo  $T$  (in anni) per la quale il valore di  $h$  è mediamente superato una volta.

La relazione monomia fornisce i valori  $h$  dell'altezza di precipitazione, relativi alle diverse durate, caratterizzati dallo stesso valore del tempo di ritorno. Per rappresentare la pluviometria di una data area si adopera un fascio di curve, ciascuna caratterizzata da un particolare valore del tempo di ritorno.

#### OSSERVAZIONI DISPONIBILI

Per definire il regime delle piogge intense delle aree interessate dal tracciato stradale oggetto di studio, occorre fare ricorso alle osservazioni registrate presso le stazioni pluviometriche poste nelle vicinanze.

Lo studio viene effettuato facendo ricorso alle osservazioni registrate alla stazione pluviografica di Cremona, per la quale sono disponibili i dati relativi, rispettivamente, ai periodi 1951-1991 e 1969-1991; in particolare, sono stati utilizzati i valori massimi annuali di altezza di precipitazione, per i quali sono disponibili i massimi annui relativi alle durate comprese fra 10 minuti e 24 ore.

#### OPERE IDRAULICHE

La soluzione adottata per la raccolta e smaltimento delle acque meteoriche gravanti sul sistema del sottovia in progetto è costituita da caditoie in ghisa carrabile poste a bordo corsia (vengono evitate griglie trasversali alla carreggiata).

Di seguito ne vengono riportate le caratteristiche principali:

- \* La portata di progetto delle condotte di scarico si riferisce all'evento meteorico con tempo di ritorno assunto pari a 20 anni.
- \* Stazione di sollevamento con volume di  $10 \text{ m}^3$  posto sul lato settentrionale della rampa Sud del sottovia, con ubicazione tale che lo scavo per la sua realizzazione sia solidale con lo scavo della trincea stradale. Il dimensionamento della vasca di aggettamento viene effettuato

FEDERICO FASANI  
09.11.2015

con sequenza di attacco stacco delle pompe "di tipo 2" (minimizzazione del volume di accumulo), con scelta di 2 pompe sommergibili da 12,5 l/s, prevalenza 12 m; viene prevista ulteriore pompa di riserva, con le stesse caratteristiche.

- Serbatoio di laminazione in linea costituito da condotta di grande diametro (100 cm), con lunghezza pari a 36m; la condotta realizza un volume di invaso pari a 25 m<sup>3</sup>; la condotta riceve i contributi dalla stazione di sollevamento e restituisce a gravità una portata laminata al Cavo Robecco attraverso apposita condotta dotata di riduttore di portata da 2,5 l/s, che consente il rispetto del coefficiente udometrico di scarico di 40 l/s/ha da normativa (PTUA). Lo scarico ha quota fondo pari a 43.55 m s.l.m..

In accordo con la committenza non viene previsto un "volume di soccorso" per sopperire al blocco del funzionamento dell'intera stazione di sollevamento (es. interruzione fornitura energia elettrica); tale eventualità viene gestita con interdizione al traffico del sottovia.

## 5.2 STRUMENTI PROGRAMMATORI DI RIFERIMENTO

In appositi elaborati grafici sono stati riportati gli azzonamenti del PGT comunale della zona interessata dal progetto stradale.

Dall'esame della sovrapposizione del tracciato con i predetti azzonamenti si possono desumere le seguenti indicazioni generali:

- Le aree occupate dall'intervento ricadono interamente in aree destinate a strade di progetto ed in strade esistenti (NTA - art.40)

## 5.3 AREE DA ESPROPRIARE E OCCUPARE

La realizzazione dell'intervento impone l'acquisizione di circa 1800 m<sup>2</sup> di aree che dovranno essere occupate per la realizzazione delle opere. Non sono presenti superfici da espropriare: tutte le aree sono occupate da sedime stradale e parcheggi pubblici.

## 5.4 INTERFERENZE CON PUBBLICI SERVIZI

Trattandosi di un intervento da realizzare in ambito urbano, come prevedibile, le opere progettate interferiranno praticamente con tutte le reti possibili di servizi pubblici, che si intercettano lungo il nuovo tracciato.

Le reti tecnologiche interferenti sono le seguenti:

- Energia elettrica Media Tensione (gestione AEM)
- Energia elettrica Bassa Tensione (gestione AEM)
- Acquedotto (gestione AEM)
- Fognatura (gestione AEM)
- Gas Bassa Pressione (gestione AEM)
- Illuminazione pubblica (gestione AEM)
- Linea telefonica (Telecom)
- Fibra ottica (Telecom)
- Fibra ottica (Wind) In carta semplice, per l'espletamento delle funzioni di Consigliere C. .... ad uso esclusivo, al
- Fibra ottica (Fastweb) Signor ..... FEDERICO FASANI .....  
in data ..... 09.11.2015 .....  
(Ris. Min. Fin. n. 291861 del 5.2.1980)

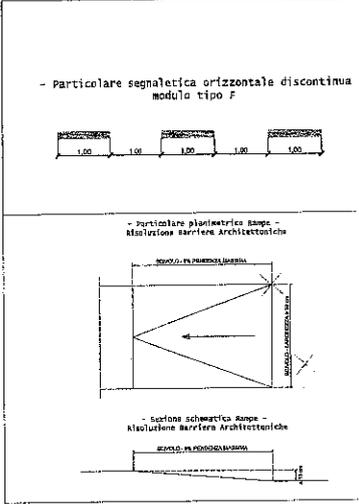
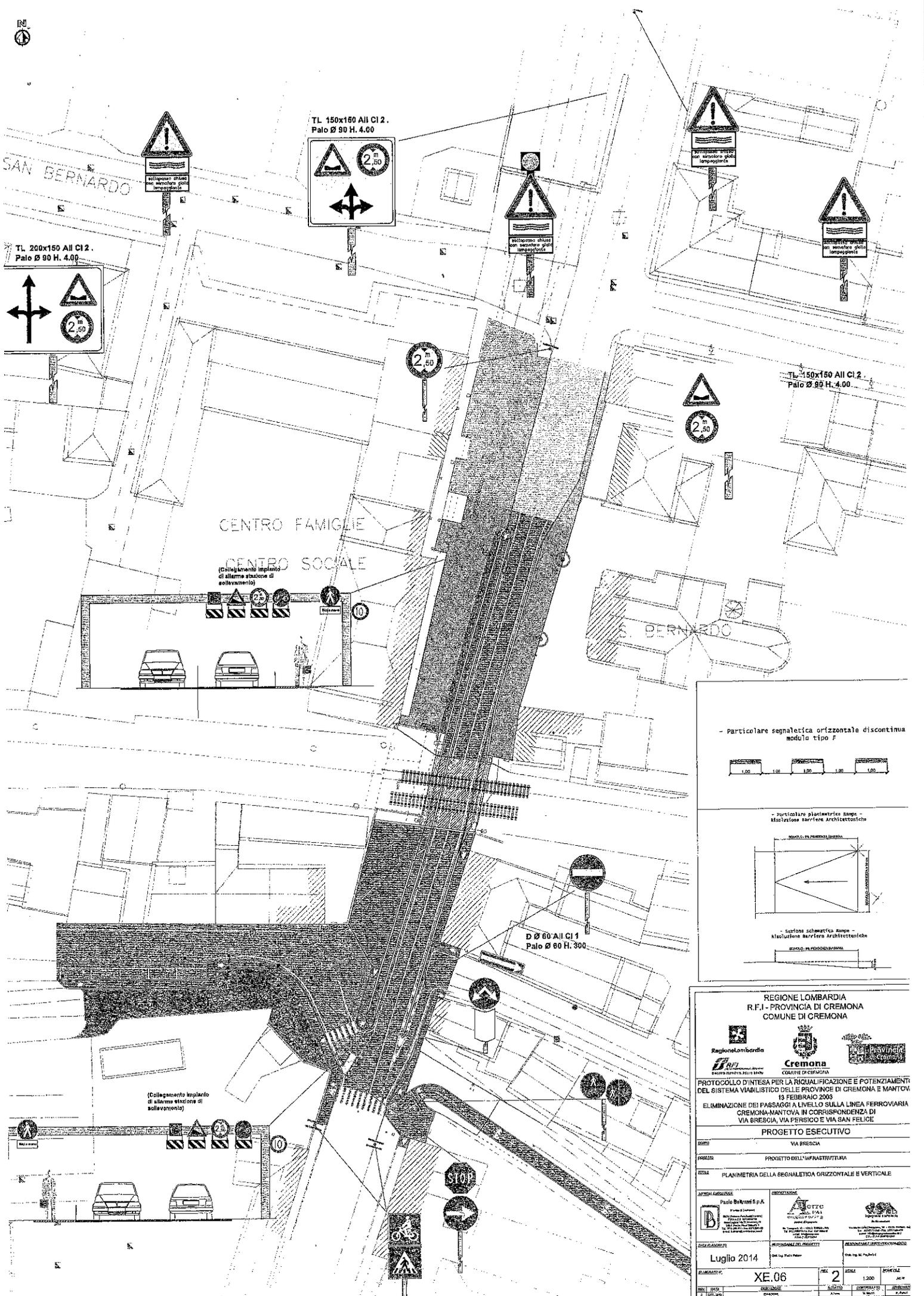
## 6 CHIUSURA DELLA VIA MULINO

Si procederà in accordo con R.F.I. S.p.A. all'individuazione di misure atte all'interdizione del transito, così come previsto nel protocollo d'intesa del 13 febbraio 2003.

## 7 SOPPRESSIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI PRIVATI

Si procederà, in accordo con R.F.I. S.p.A. e con i concessionari, all'individuazione di misure atte all'interdizione del transito, così come previsto nel protocollo d'intesa del 13 febbraio 2003.

*ALLEGATO 2*



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

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

**PROGETTO ESECUTIVO**  
VIA BRESCIA

PROGETTO DELL'INFRASTRUTTURA

REDA PLANIMETRIA DELLA SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE

AGENZIA PROGETTISTA: Paolo Bolchini & P.A. (Logo)

AGENZIA ESECUTIVA: A.C.T.C. (Logo)

AGENZIA VERIFICATRICE: (Logo)

PROFESSIONISTI DEL PROGETTO: (Logo)

AGENZIA VERIFICATRICE (PRODOTTORE): (Logo)

Luglio 2014

ELABORAZIONE: XE.06

SCALA: 1:200

NO.	REDA	PRODOTTORE	PROFESSIONISTA	VERIFICATRICE	AGENZIA
1	XE.06	PAOLO BOLCHINI & P.A.	A.C.T.C.	...	...
2	...	...	...	...	...
3	...	...	...	...	...

# *ALLEGATO 3*



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



Regione Lombardia



Cremona

COMUNE DI CREMONA



Provincia  
di Cremona

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

13 FEBBRAIO 2003

ELIMINAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO SULLA LINEA FERROVIARIA  
CREMONA-MANTOVA IN CORRISPONDENZA DI  
VIA BRESCIA, VIA PERSICO E VIA SAN FELICE

PERIZIA DI VARIANTE N°2

CORPO

VIA BRESCIA

OGGETTO

OPERE D'ARTE

TITOLO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

IMPRESA ESECUTRICE

**Paolo Beltrami S.p.A.**

Impresa di Costruzioni

26024 Paderno Ponchielli (Cremona)  
P.IVA e C.F. 00128240199  
Sede Legale: Via IV Novembre, 72  
Uffici: Piazza Paolo Beltrami, 1  
Tel. 0374.366.411 - Fax 0374.366.460  
e-mail: beltrami@paolobeltramispa.it

PROGETTAZIONE



DATA ELABORATO

Marzo 2015

PROGETTISTA

Dott. Ing. Roberto Salvadori

**DOTT. ING.**

Roberto Salvadori

RESPONSABILE UNICO PROCEDIMENTO

Dott. Ing. M. Pagliarini

ELABORATO N°

A.13.1

SCALA

0

VARIE

NOME FILE

A\_Cartigli A4

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
0	MAR.2015	EMISSIONE/PERIZIA DI VARIANTE N.2	ACP	ACP	ACP

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE DI VARIANTE

### INTRODUZIONE

La presente relazione descrive gli interventi previsti nella "Perizia di Variante n° 2" nell'ambito degli interventi del progetto "ELIMINAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO SULLA LINEA FERROVIARIA CREMONA-MANTOVA IN CORRISPONDENZA DI VIA BRESCIA, VIA PERSICO E VIA SAN FELICE".

In fase di offerta, prevedendo la gara stessa l'aggiudicazione attraverso procedura di "offerta economicamente più vantaggiosa", l'impresa, risultata poi aggiudicataria dei lavori, ha presentato una serie di migliorie al progetto fra le quali il tombamento per un tratto di 30 ml del Cavo Cerca prospiciente il sottopasso di via Brescia, alcune sistemazioni a verde delle aree contermini al sovrappasso di San Felice ed al sottopasso di via Persico e la posa di barriere antirumore in cristallo trasparente sui parapetti adiacenti ai sottopassi di via Brescia e via Persico.

A seguito di esigenze sopravvenute e di diverse valutazioni formulate all'interno dell'Amministrazione Comunale committente rispetto alla gestione del traffico dei quartieri cittadini interessati dalla realizzazione dei due sottopassi di via Brescia e via Persico, sono state manifestate alla Direzione dei lavori, con nota del 1 dicembre 2014, le seguenti necessità:

- rinunciare al tombamento del Cavo Cerca, invitando la Direzione Lavori ad impiegare la somma equivalente destinata dall'Appaltatore all'esecuzione di tale lavorazione, ad una serie di interventi di sistemazione del piano viabile e dei marciapiedi delle strade prospicienti ai due sottopassi che versano in condizioni precarie;
- rendere la sede viabile del sottopasso di via Brescia più versatile e quindi facilmente adattabile a diverse soluzioni in fase di simulazione di gestione del traffico veicolare e ciclo pedonale, completando ed ottimizzando la rete dei percorsi ciclopedonali e l'assetto della viabilità e dei parcheggi;
- predisporre un nuovo ponticello da realizzare a nord dell'Impalcato ferroviario in via Brescia del tutto analogo a quanto previsto dal contratto sul lato sud;
- predisporre la pista ciclopedonale bidirezionale in via Persico nel tratto compreso tra via Brescia e via Gallazzi e in via Gallazzi tra via Persico e via Brescia ed istituire un senso unico di marcia con direzione nord in via Persico nel tratto compreso tra via Brescia e via Gallazzi;
- Stralciare le opere a verde di via Persico, così come indicato nelle migliorie presentate dall'impresa in sede di offerta;
- Stralciare le essenze arboree lato est sovrappasso via S.Felice, così come indicato nelle migliorie presentate dall'impresa in sede di offerta;
- Stralciare le barriere antirumore previste sul lato sud del sottopasso di via Brescia , e sul lato nord del sottopasso di via Persico;

Le variazioni apportate al progetto approvato generate soprattutto dalla seconda fattispecie di osservazioni hanno reso necessaria la stesura della presente Perizia di variante nr. 2 e si inquadrano nelle ipotesi previste dall'art. 132, comma 1, lett. C prima parte del D.lgs.163/2006 e s.m.i. essendo pertanto riconducibili alle fattispecie previste dalla legge e dagli obblighi contrattuali.

Le variazioni introdotte con la Perizia di Variante n. 2 indotte dalle decisioni dell'Amministrazione, riguardano i sottoelencati capitoli.

## **PROGETTO STRADALE**

### **ASTA PRICIPALE VIA BRESCIA**

In recepimento alle richieste ricevute dall'Amministrazione Comunale, al fine di rendere più flessibile la gestione del traffico veicolare e ciclopedonale, si è modificata la sezione trasversale del sottopasso eliminando il muretto di separazione tra la carreggiata stradale ed il marciapiede previsto, realizzando una piattaforma stradale a tutta larghezza senza soluzione di continuità.

Tale soluzione consente all'Amministrazione di poter gestire gli spazi a disposizione potendo scegliere se realizzare una pista ciclopedonale bidirezionale e traffico veicolare a senso unico, oppure realizzare un doppio senso di marcia per il traffico veicolare con marciapiede pedonale; il tutto messo in sicurezza dalla presenza di barriere stradali modulari in cls "new jersey" di opportune dimensioni. Inoltre, per il completamento della stessa pista ciclopedonale bidirezionale, si è provveduto ad allargare l'attuale marciapiede di via Brescia, posto in fregio al muro di confine RFI, congiungendo la medesima pista con quella sull'attuale tombatura del Cavo Cerca, già prevista nel progetto appaltato, quella sulla via Gallazzi, come da perizia di variante, e quella su via Vecchia Dogana, già esistente.

Per una migliore viabilità con la prospettiva di realizzare una futura rotatoria all'incrocio tra via Brescia/via E.Soldi/via S.Bernardo, si rende necessario costruire un ponticello di collegamento tra il piazzale prospiciente il palazzo Due Miglia e il piazzale della chiesa di S.Bernardo, al fine di agevolare il transito sia sul piazzale "due Miglia" (dove è presente un ufficio postale, un'attività commerciale e servizi civici), che sul piazzale della chiesa stessa durante le funzioni religiose.

La scelta dell'Amministrazione Comunale di non procedere con la copertura di un tratto di 30 ml di Cavo Cerca, copertura inizialmente prevista nelle opere in miglioria offerte dall'impresa in sede di gara, ha comportato la necessità di modificare lo smaltimento delle acque meteoriche e la viabilità di accesso al vicolo cieco (zona carrozzeria Balzarini), diramazione laterale di via Brescia n. 84.

L'Amministrazione Comunale, come sopra accennato, ha deciso di accogliere le richieste dei residenti e dei proprietari delle attività commerciali prospicienti il sottopasso eliminando le previste barriere fonoassorbenti in cristallo trasparente ed al loro posto inserire un parapetto in acciaio al fine di garantire alle attività commerciali maggiore visibilità.

### **ASTA PRICIPALE VIA PERSICO**

A seguito delle modifiche della viabilità di via Brescia, l'Amministrazione Comunale ha altresì deciso di istituire un senso unico in direzione nord (uscita dalla città) in via Persico, nel tratto tra via Brescia e via Gallazzi, cambiando così l'innesto tra via Persico e la costruenda rotatoria via Persico/via Dell'Annona. Nel medesimo tratto di via Persico verrà realizzata una pista ciclopedonale bidirezionale lungo il lato est (lato stadio) con posa di separatori modulari in plastica riciclata per garantire il transito in totale sicurezza. Tale soluzione consente anche di recuperare numerosi parcheggi per automobili che sono stati sacrificati nella adiacente via Gallazzi a causa della costruzione di un nuovo tratto di pista ciclabile di collegamento tra via Persico e via Brescia a chiusura dell'intero anello tra i due nuovi sottopassi.

L'Amministrazione comunale ha altresì deciso di stralciare, dalle opere che la ditta Appaltatrice deve eseguire come miglioria al Progetto Definitivo, tutte le opere a verde di via Persico a meno della sistemazione del terreno nelle vasche, in quanto le stesse saranno prese in carico dalle Serre Comunali.

Tutte queste modifiche hanno comportato anche la necessità di adeguare tutta la segnaletica verticale ed orizzontale come indicato negli specifici elaborati grafici progettuali.

### **ASTA PRINCIPALE S.FELICE**

A seguito di richieste da parte dei frontisti, e al fine di una migliore manutenzione delle scarpate delle rampe del sovrappasso di via S.Felice, il Committente ha richiesto, tramite la nota sopraccitata, di eliminare tutte le essenze arboree previste dal Progetto Esecutivo presenti sul lato est del rilevato, lasciando inalterata la sistemazione a verde del lato ovest.

A seguito degli ottimi risultati ottenuti attraverso le prove di laboratorio effettuate sul materiale utilizzato dall'impresa per la formazione del rilevato delle rampe, si è deciso di sostituire il previsto misto naturale stabilizzato, presente nelle sezioni progettuali (spessore 30 cm), con il materiale per rilevato già utilizzato negli strati sottostanti al fine di garantire maggiore resistenza meccanica al rilevato stesso. Tale sostituzione riguarda uno spessore di cm 20 sui 30 complessivi previsti in progetto, mentre i restanti 10 cm resteranno in misto naturale stabilizzato al fine di favorire una migliore formazione di pendenze trasversali e longitudinali sullo strato di imposta dei conglomerati bituminosi.

## **STRUTTURE**

### **SOTTOPASSO VIA BRESCIA**

Come detto si è reso necessario eliminare il marciapiede rialzato posizionato sul lato ovest del manufatto e delle rampe. Per adeguare le strutture in progetto alle nuove esigenze, vista la presenza di infrastrutture tecnologiche (linea acquedotto e gas di bassa pressione) alloggiata tra la soletta di fondo del manufatto ed il piano del marciapiede rialzato, si sono apportate le seguenti modifiche:

- Abbassamento di 40 cm della quota della soletta di fondazione del sottopasso di via Brescia per permettere il posizionamento in sicurezza dei sottoservizi;
- Eliminazione del "dente" in c.a., presente nella soletta di fondazione, per l'alloggio della fognatura di acque bianche del sottopasso con spostamento del collettore fognario al di sotto della soletta stessa rendendolo indipendente dalla struttura;
- Eliminazione dei diaframmi n°1 e 2 lato ovest e n°51 e 52 lato est, ed in loro sostituzione realizzazione di un muro in C.A. con sezione ad U delle dimensioni di 7.00 ml di larghezza e di 2.44 ml di altezza come rappresentato nella tavola progettuale n° XF.10.04 rev.0, conseguenza alla modifica resa necessaria dalla gestione in sede definitiva della linea fognaria che serve gli edifici situati ad ovest del STP.

### **NUOVO PONTICELLO NORD**

- Realizzazione di nuovo ponticello di collegamento posto a nord dell'impalcato ferroviario

Si tratta di una soletta piena realizzata in C.A. gettato in opera, avente luce ml 7.70, larghezza ml 6.50 e spessore cm 50 che, analogamente al ponticello previsto a sud dell'impalcato ferroviario, appoggia sulla trave di testa dei diaframmi laterali dove è stato creato, attraverso la sagomatura del ferro d'armatura, un incastro strutturale.

## **IDRAULICA**

### **SOTTOPASSO**

Come sopra accennato, la necessità di abbassare la soletta di fondazione di 40 cm per avere una copertura minima sulle tubazioni delle infrastrutture di acqua e gas, ha comportato il bisogno di rivedere la posizione e la quota di progetto del collettore di raccolta delle acque meteoriche del sottopasso. La livelletta della linea fognaria è stata abbassata mediamente di 60 cm, mentre la quota di ingresso nella vasca di sollevamento ha subito una modifica in quota di 55 cm. Tale circostanza, al fine di mantenere i dislivelli del progetto originario già approvato da Padania Acque, ha comportato un abbassamento del fondo della stessa vasca di accumulo e alloggio pompe di 60 cm. Altra conseguenza del cambio di quota della linea fognaria, è la possibilità di inserire l'intero collettore subito sotto l'intradosso della soletta stessa.

La mancata copertura del cavo Cerca, e la sostituzione dei diaframmi n°1, 2, 51 e 52 con muri in conglomerato cementizio armato, porta a semplificare lo smaltimento delle acque meteoriche previsto nella zona del vicolo cieco in zona via Brescia n. 84, potendo sfruttare la linea fognaria esistente e adattando solamente la posizione delle caditoie.

### **CANTIERIZZAZIONE**

Le modifiche che si rendono necessarie nella perizia di variante, non comportano modifiche sostanziali alle opere di cantierizzazione. Non si rende necessario un adeguamento del Piano di Sicurezza e Coordinamento e non sono previsti oneri aggiuntivi.

### **IMPIANTI**

Nell'ambito della perizia di variante non vi sono modifiche sostanziali degli impianti previsti in progetto. Le uniche infrastrutture che subiscono variazioni, rispetto al progetto originale, sono le linee di acqua e gas la cui realizzazione resta in carico ai relativi gestori (Padania Acque e Linea Distribuzione).

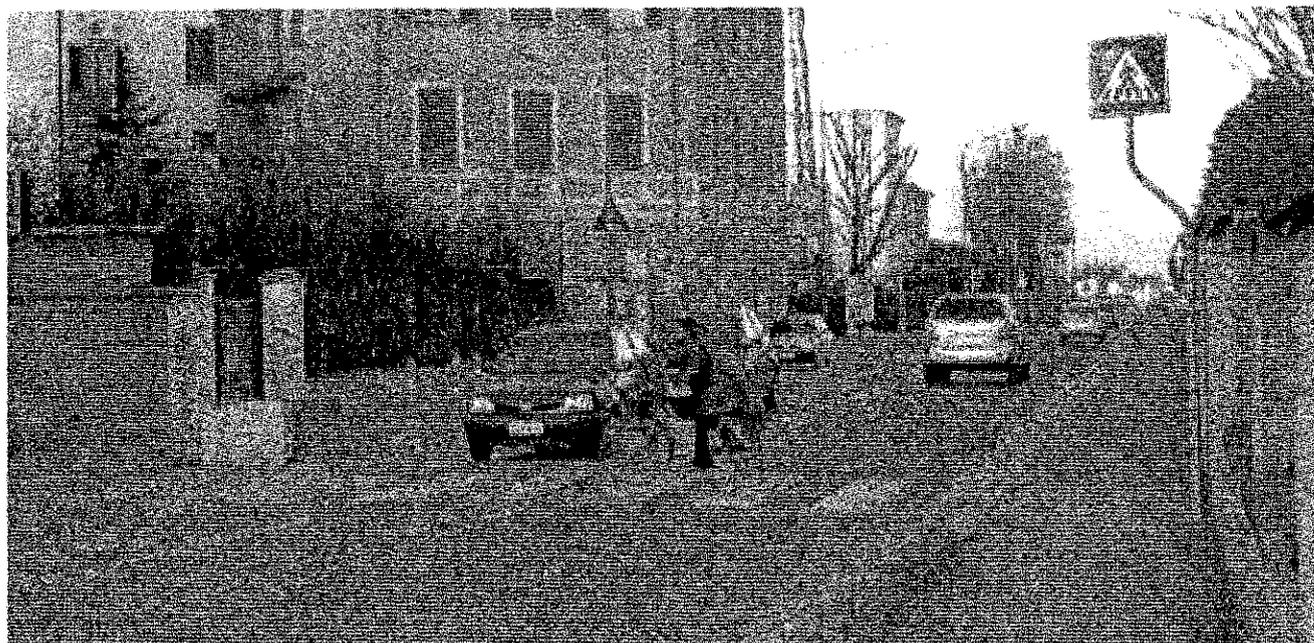
## **QUADRO ECONOMICO A SEGUITO PERIZIA SUPPLETIVA E DI VARIANTE N.2**

In allegato si riporta il quadro economico aggiornato secondo quanto modificato con questa perizia di variante.

<b>Descrizione</b>	<b>Perizia di variante n.1</b>	<b>Perizia di variante n.2</b>	<b>Totali</b>
Lavori a misura	2.353.630,55	6.068,56	2.359.699,11
Lavori a corpo	4.196.369,45	18.108,74	4.214.478,19
Oneri di sicurezza aggiuntivi	230.241,00	--	230.241,00
<b>Importo complessivo netto appalto</b>	<b>6.780.241,00</b>	<b>24.177,30</b>	<b>6.804.418,30</b>

# *ALLEGATO 4*

## Viabilità attorno a via Brescia Tutte le novità Via Persico, primo tratto diventa a senso unico



Riorganizzata la viabilità nel comparto del quartiere San Bernardo, via Brescia, via Esilde Soldi, via Francesco Soldi e via Persico, alla luce della fine dei lavori per l'eliminazione dei passaggi a livello, realizzati e cofinanziati da Comune, Regione e RFI all'interno delle iniziative per la fluidificazione del traffico verso i centri recettivi degli assi viabilistici europei. Questo è l'indirizzo per la soluzione viabilistica della zona approvato dalla Giunta nella seduta odierna.

"Più sicurezza, più ciclabilità, più fluidità del traffico - è il commento della Giunta - Una scelta che adegua l'assetto viabilistico dell'intero comparto, creando percorsi sicuri da e per Cremona indipendenti e non frammentati da semafori, facilitando e ottimizzando ulteriormente la percorribilità delle vie di penetrazione. Tutto questo contribuisce al contenimento delle emissioni in atmosfera proveniente dai veicoli, in quanto si eliminano quasi totalmente le cause che generano code e limitazioni alla mobilità. Viene così incrementato in maniera significativa il livello di sicurezza, con particolare riferimento all'utenza debole (cicli, pedoni e disabili), soprattutto nei nodi viabilistici e negli incroci, regolando e normalizzando i differenti flussi di traffico".



**Interventi in via Persico.** Sarà istituito il senso unico di marcia in via Persico, nel tratto tra via Brescia e via Gallazzi, con direzione da centro città verso la tangenziale urbana, con contemporanea realizzazione, sempre in questo tratto, di una pista ciclabile bidirezionale posta sul lato sud, a completamento della dorsale già esistente lungo via Persico fino al quartiere Maristella; viene realizzata una pista ciclabile monodirezionale su entrambi i lati (nord e sud) di via Persico, nel tratto compreso tra via Esilde Soldi e via Villa Angiolina; sarà realizzato un dosso rallentatore per favorire l'attraversamento ciclopedonale dei due fronti di via Persico, in corrispondenza dell'intersezione tra via Persico e via Villa Angiolina; si sperimenterà una rotatoria urbana all'incrocio via Persico - via F. Soldi, nell'ambito degli interventi di moderazione della velocità veicolare provenienti dalla tangenziale urbana e della riorganizzazione degli schemi viabilistici del comparto S. Bernardo; nel tratto tra via E. Soldi e via Serafina, il percorso ciclopedonale monodirezionale verso il centro città previsto sul lato nord di via Persico sarà obbligato e vincolato al raggiungimento del lato est della stessa via Persico (e da qui al centro cittadino) solamente per il transito lungo la passerella posta all'altezza di via Serafina realizzata contestualmente al sottopasso ferroviario. Saranno eliminati gli attraversamenti ciclopedonali a raso lungo via Persico (ad eccezione di quello in corrispondenza del dosso rallentatore nei pressi di via Villa Angiolina e nei pressi della rotatoria urbana all'incrocio via Persico - via F. Soldi).

#### **Interventi per la viabilità del quartiere San Bernardo.**

Via E. Soldi: senso unico di marcia da via Brescia a via Persico con chiusura e impedimento della immissione su via Persico. Contestuale realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale sul lato sud della stessa via E. Soldi;

via F. Soldi: doppio senso di circolazione per tutto lo sviluppo, tra via Persico e via Brescia, al servizio della distribuzione degli spostamenti veicolari locali e trasporto pubblico locale;

via Vitali e via Arata: doppio senso di marcia su entrambe le vie e chiusura di via Arata prima dell'incrocio con via F. Soldi, impedendo lo scambio tra la stessa via Arata, via F. Soldi e via Persico, con possibilità di istituire il senso unico di marcia su via Arata (direzione dalla rotatoria sperimentale sulla via Persico fino all'intersezione con la stessa via Vitali);

vie Turati, Pozzoli, Minuti: a senso unico per lo scambio del traffico veicolare residenziale del quartiere;

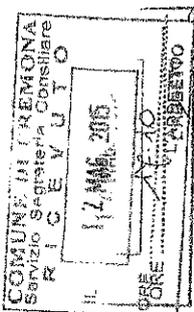
via Endertà: doppio senso di marcia per lo scambio veicolare tra via Vitali e via Francesco Soldi;

regolamentazione del comparto di vie sopraindicate mediante istituzione di zona

# *ALLEGATO 5*



**NUOVO  
CENTRO  
DESTRA**



Al Sindaco del Comune di Cremona  
Al Presidente del Consiglio del Comune di  
Cremona

**MOZIONE URGENTE**

Premesso che:

- La precedente Amministrazione ha corretto il progetto ereditato per l'eliminazione dei passaggi a livello sulla linea per Mantova che prevedeva la chiusura totale di via Brescia;
- con impegno e fatica è stato progettato, finanziato ed appaltato un progetto che, invece, prevede il passaggio secondo entrambi i sensi di marcia ed un marciapiedi di 1,5ml di larghezza;
- si apprende dall'attuale Amministrazione che l'indirizzo politico sarebbe quello di rendere a senso unico tale sottopasso;
- il sottoutilizzo dell'opera configura un evidente spreco di denaro pubblico;
- i residenti del quartiere interessato dall'opera si sono detti in più occasioni sfavorevoli all'ipotesi del senso unico di marcia;
- sono state raccolte anche 800 firme a sostegno del ripristino dei due sensi di marcia;

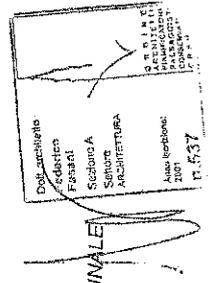
Tutto ciò premesso

**IL CONSIGLIO INVITA IL SINDACO**

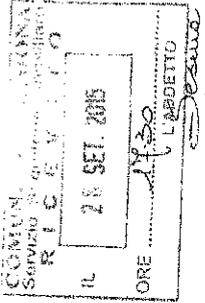
- ad ascoltare le richieste dei Cittadini e
- a non modificare la previsione progettuale che ha ereditato dalla precedente Amministrazione e a mantenere, conseguentemente, il doppio senso di marcia per il sottopasso di via Brescia

Cremona, 8/05/2015

**CONSIGLIERE COMUNALE  
FEDERICO FASANI**



**NUOVO  
CENTRO  
DESTRA**



Al Sindaco del Comune di Cremona  
Al Presidente del Consiglio del Comune di  
Cremona

Mozione urgente  
Ripristino viabilità nel sottopasso via Brescia

Premesso che

- il progetto del sottopassaggio ferroviario di via brescia prevede il ripristino del doppio senso di marcia per le automobili
- l'attuale Amministrazione, invece, appare intenzionata a modificare il progetto precludendo il passaggio alle automobili
- esiste una lettera spedita all'Amministrazione da alcune decine di commercianti della zona limitrofa, che chiedono a gran voce il ripristino del doppio senso di marcia così come previsto dal progetto
- che l'Amministrazione ha deciso di attivare l'opera in fase sperimentale per testare un uso diverso da quello previsto
- il Presidente del comitato del quartiere su cui l'opera insiste ha lamentato pubblicamente l'assenza di dialogo sulla questione in oggetto
- la rilevazione del numero di biciclette e pedoni, in assenza di un confronto con il rilevamento del numero di automobili, non dimostra il grado di priorità supposto che avrebbe il mantenimento del sottopassaggio a sola destinazione ciclopedonale

Tutto ciò premesso

Il Consiglio Comunale impegna il Sindaco e la Giunta

- a procedere al ripristino del doppio senso di marcia veicolare e pedonale non appena possibile;
- a redigere un'indagine accurata ed oggettiva sul numero di passaggi automobilistici, trascorso un mese dalla riapertura al traffico veicolare;
- a chiedere, entro 30gg dal rilevamento, al Presidente del Comitato di quartiere di convocare una assemblea pubblica per presentare e condividere i dati dei rilevamenti relativi sia al passaggio solo ciclopedonale che a quello veicolare e ciclopedonale
- ad assumere decisioni solo dopo il confronto pubblico rispettando principio dell'ascolto, tanto sbandierato ma poco praticato

Cremona, 28/09/2015

**CONSIGLIERE COMUNALE  
FEDERICO FASANI**



# *ALLEGATO 6*

COMUNE DI CREMONA

22 LUG. 2016

UFFICIO PROTOCOLLO

Regione Lombardia

Regione Lombardia - Giunta  
DIREZIONE GENERALE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'  
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE E PER LA NAVIGAZIONE E LO SVILUPPO  
TERRITORIALE  
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE, METROPOLITANE E PER LO SVILUPPO  
URBANO

Piazza Città di Lombardia n.1  
20124 Milano

www.regione.lombardia.it  
infrastrutture\_e\_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Tel 02/6765.1

in carta semplice, per l'espletamento delle funzioni

Protocollo S1.2016.0030662 del 14/07/2016 Consigliere Comunale, ad uso esclusivo, al

Signor ... FEDERICO FASANI .....

LLPP

**RACCOMANDATA** A/R

del 26.09.2016

(Mis. Min. Fin. n. 291861 del 22.12.2009) Comune di Cremona - c.a. Ing. MARCO PAGLIARINI

protocollo@comunedicremonalegalmail.it

COMUNE DI CREMONA PROTOCOLLO GENERALE	
0046096	25/07/2016
10.17.1	Settore Lavori Pubblici e Mobilità Urbana

e. p.c.

DIREZIONE GENERALE UNIVERSITA', RICERCA  
E OPEN INNOVATION  
AUTORITA' DI GESTIONE POR FESR 2007-2013  
OLIVIA POSTORINO

**Oggetto : POR-FESR- Progetto ID 34706090 "Eliminazione passaggi a livello sulla linea ferroviaria Cremona Mantova". Determinazione del contributo finale. Comunicazione ai sensi degli artt. 7-8 della legge 241/90**

Con riferimento alla richiesta di erogazione della quota a saldo del contributo relativa all' oggetto, pervenuta con procedura on-line sul sito informatico Gefo in data 18.09.2015 prot. Reg. n. S1.2015.0038835, ed alla documentazione integrativa e di chiarimenti prodotta da codesto comune con note del 4/4/2016 - prot. Reg. n. S1. 2016.14445 relativa agli indicatori del progetti POR ed al sottopasso di via Brescia , del 7/4/2016 - prot. Reg. n. S1. 2016.15288, nonché del 4/7/2016 - prot. Reg. n. 29768 del 5/7/2016 , ai fini della determinazione del contributo finale si ritiene di richiamare quanto segue.

Con nota del 18.05.2015 n. 28352/15 e nota PEC n. 0042295/2015 del 17.07.2015 codesto Comune ha trasmesso la documentazione relativa alla variante 2 .  
Relativamente al sottopasso di via Brescia , ove era prevista la realizzazione di una strada a doppio senso di marcia veicolare e marciapiedi di sezione trasversale di 7 metri, tale variante prevede la realizzazione di una piattaforma stradale unica.

Con successiva nota in data 09.09.2015 prot. n. 51535/15 codesto Comune ha poi trasmesso la variante 3 , consistente nel destinare una delle due corsie veicolari a pista ciclopedonale.  
Su tale variante è successivamente intercorsa corrispondenza , in particolare per gli aspetti riguardanti la luce libera del manufatto e la pendenza delle rampe, ai fini della determinazione della

Referente per l'istruttoria della pratica: **LUISA LOMBARDI** Tel. 02/6765.6007

COMUNE DI CREMONA  
10/11/16

somma ammissibile al contributo regionale di cui trattasi.

Si dà atto che le varianti prodotte, disposte dal RUP con specifico riferimento al termine di legge ricorrente nella fattispecie, non determinano pregiudizio al raggiungimento degli obbiettivi e finalità originarie dell'intervento.

Sulla base della documentazione prodotta da codesto comune, nonché delle considerazioni di ordine tecnico contenute nella risposta del 7/7/2016 all'interpellanza regionale n. 5069, si ritiene di confermare al contributo POR la sola corsia veicolare del sottopasso di via Brescia in quanto opera funzionale a perseguire gli obiettivi previsti dall'iniziativa.

Si ritiene invece di non potere ammettere al finanziamento la corsia ciclopedonale, in quanto non prevista nel progetto originario, ma realizzata nell'ambito della variante 3 destinando a tale scopo la seconda corsia veicolare, con ciò modificando sostanzialmente la destinazione d'uso di questa, venendo così la pista ciclopedonale ad assumere un "ruolo" di pari rango, e non più complementare, rispetto alla corsia veicolare, tipologia questa di opera inerente alla specifica linea di intervento POR.

Ciò premesso, al fine della determinazione del contributo ammissibile relativo al sottopasso di via Brescia, si richiama la nota di codesto comune del 4/4/2016 dalla quale risulta che la realizzazione di una sezione veicolare ridotta a 3.50 metri (ipotesi STP), corrispondente a quella adibita alla corsia veicolare ritenuta ammissibile, richiede comunque la realizzazione di diaframmi e contro pareti destinati al suo sostegno, a causa della presenza del cavo Robecco, delle abitazioni e del sagrato della chiesa di San Bernardo.

Pertanto, con riferimento alla tabella A) trasmessa con la tale nota, relativa al costo complessivo contabilizzato del sottopasso di via Brescia, si ritiene ammissibile al contributo:

- nella misura del 100 % l'ammontare relativo alle voci "fondazioni indirette" e "contropareti c.a. Rampe"
- nella misura del 50 % le altre voci, in quanto opere a servizio anche della corsia ciclopedonale realizzata in affiancamento, avente medesima larghezza della corsia veicolare.

In relazione a quanto sopra, a fronte del costo di euro 1.145.482,69 oltre IVA, del sottopasso di via Brescia, risulta ammissibile al contributo POR la somma di euro 835.149,39 oltre IVA e pertanto non ammissibile la somma di euro 310.333,30 - oltre IVA per euro 31.033,33 - per totali euro 341.366,63. Considerata la somma finale già approvata a sistema GEFO a settembre 2015 relative a tutto l'intervento finanziato pari ad euro 8.862.669,40, dedotta la sopra indicata spesa non ammessa di euro 341.366,63, risulta la spesa totale ammessa di euro 8.521.302,77 ed il corrispondente contributo totale di euro 5.112.781,66 (pari al 60 % di euro 8.521.302,77).

Pertanto, richiamato il disposto del punto 1.4. delle linee guida, atteso che gli acconti erogati, pari a euro 5.635.102,52, risultano superiori al predetto contributo rideterminato a consuntivo, pari a euro 5.112.781,66, si comunica l'avvio del procedimento di **recupero dell'importo di euro 522.320,86**, corrispondente alla differenza fra il corrisposto e lo spettante.

L'importo dovrà essere rimborsato da codesto ente entro **30 (trenta) giorni** dal ricevimento del decreto di saldo del contributo ed accertamento della somma.

Il versamento dovrà essere intestato a Tesoreria Provinciale dello Stato - Sezione di Milano - codice Ente 30268 (girofondi).

Nella causale di versamento dovranno essere specificati:

- il codice fiscale del soggetto;
- il codice della direzione di riferimento: S1
- motivo del versamento: rimborso a saldo del contributo POR-FESR "Progetto ID 34706090"

Copia del mandato di pagamento quietanzato dovrà inoltre essere trasmessa alla casella di posta elettronica [asse3fesr@regione.lombardia.it](mailto:asse3fesr@regione.lombardia.it)

Con l'occasione, per il perfezionamento dell'iter procedurale, si chiede di inserire nel sito in carta semplice, per l'espletamento delle funzioni

di Consigliere Comunale, ad uso esclusivo, al

Signor FEDERICO FASANI

in data 26.09.2016

(Ris. Min. Fin. n. 291861 del 5.2.1990)

Informativo GEFO - area documenti - il collaudo complessivo finale dell'opera cofinanziata .

Si informa infine che Il Responsabile del Procedimento è Il sottoscritto e che eventuali osservazioni dovranno pervenire per iscritto alla scrivente Struttura entro **10 (dieci) giorni** dalla data di ricevimento della presente,

Distinti saluti.

*in carta semplice, per l'espletamento delle funzioni*  
di Consigliere Comunale, ad uso responsabile dell'Asse 3  
Firma **FEDERICO FASANI**  
in data **16.09.2016** ROBERTO FACCONI  
(Alb. Min. Fin. n. 291851 del 5.2.1990)

Firma autografa sostituita con indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile ai sensi del D.Lgs. 39/93 art. 3 c. 2.