



r_emiro.Giunta - Prot. 30/08/2021.076114.F



FER S.r.l.
Protocollo Partenza : 4100
Del : 30/08/2021
FER000158866

REGIONE EMILIA ROMAGNA
SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE
SOSTENIBILITA' AMBIENTE
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

e p.c. REGIONE EMILIA ROMAGNA
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E
DELL'AMBIENTE
SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO E MOBILITA'
SOSTENIBILE
Via Aldo Moro, 30
40127 BOLOGNA
PEC: trasportopubblico@postacert.regione.emilia-romagna.it

Oggetto: Procedimento autorizzatorio unico di VIA relativo al progetto di "Realizzazione di una cassa di espansione per laminazione delle piene e accumulo idrico a scopo irriguo Cavo Bondeno Codice 518/5" localizzato nel Comune di Novellara, Provincia di Reggio Emilia, proposto dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale lungo la linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla. Richiesta integrazioni.

Con nota di prot. n. 2231 del 10/05/2021, questa FER ha trasmesso una richiesta di integrazione della documentazione presentata ed ha comunicato la necessità di estendere l'invito del Procedimento autorizzatorio unico di VIA al Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile della Regione Emilia Romagna, Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente.

Dall'esame della documentazione agli atti si è riscontrato che parte delle opere in oggetto sono previste all'interno della fascia di rispetto ferroviaria e, pertanto, sono assoggettate alla disciplina del DPR 753/80: per la loro realizzazione necessita la deroga prevista dall'art. 60 dello stesso D.P.R.

Dette opere consistono:

- nella realizzazione di una vasca di raccordo per scarico in collettore C.A.B.R.;
- nel rivestimento con massi da scogliera delle scarpate del Dugale della Vittoria in corrispondenza dell'ingresso nell'attraversamento ferroviario;
- nella demolizione dell'attuale manufatto di copertura del Cavo Baciocca per circa 8,00 m a partire da Sud verso Nord, con installazione di una sezione scatolare in c.a. interrata idonea a resistere ai carichi stradali;
- nell'adeguamento della carraia esistente per la manutenzione del canale.



Dai documenti si evince anche che:

- l'intervento consentirà la diminuzione di 2,00 mc/s della portata idrologica in ingresso nel sottopasso ferroviario rispetto alla situazione esistente;
- sia allo stato attuale che al termine dei lavori di progetto non è presente e non è stato previsto un elemento di separazione (recinzione) dall'area ferroviaria;
- sia allo stato attuale che al termine dei lavori di progetto non è presente e non è stato previsto il rivestimento delle scarpate con massi da scogliera a difesa delle spalle del ponte ferroviario che attraversa il cavo Bondeno, il quale presenta una dimensione di ponte estremamente inferiore rispetto alla sezione del canale a monte ed a valle ed è soggetto, quindi, a fenomeni di sifonamento;
- è previsto un cospicuo aumento del traffico veicolare sul passaggio a livello al km 42+987 di Strada della Vittoria, soprattutto di pesanti mezzi d'opera durante l'esecuzione dei lavori e, per esigenze del Consorzio di Bonifica, di mezzi di manutenzione a lavori finiti.

Dalla documentazione progettuale risulta che:

- non è presente l'istanza di deroga ai sensi dell'art. 60 del DPR 753/80;
- non viene definita in maniera chiara il dimensionamento e il posizionamento, rispetto la più vicina rotaia, delle opere oggetto di istanza;
- vengono sottovalutate, o non valutate affatto, le situazioni di pericolo che si manifesteranno durante l'esecuzione dei lavori a causa del gravoso utilizzo del passaggio a livello n. 49 posto al km 42+987, in contrasto ai dettati normativi di garanzia della sicurezza ferroviaria per il veloce ed inarrestabile danneggiamento del corpo stradale ferroviario sull'attraversamento del passaggio a livello, che rende vana l'esigenza della regolare conservazione e della costante tenuta in efficienza degli elementi infrastrutturali del binario indispensabili per garantire le tolleranze minime ammesse delle quote caratteristiche alla base degli essenziali requisiti di sicurezza della circolazione treni;
- non sono contemplate scelte tecniche di tutela del ponte ferroviario sul Cavo Bondeno.

Sempre con riferimento al passaggio a livello sulla Strada Vittoria si evidenzia che:

- sono molteplici gli episodi di abbattimento delle barriere del passaggio a livello n. 49 di Strada Vittoria da parte degli automezzi in transito, episodi che si ripetono con una frequenza mensile e maggiore, tale da determinare, in questo passaggio a livello, il maggior numero di anomalie alla circolazione treni;
- l'abbattimento della barriera o delle barriere comporta l'interruzione della circolazione treni per tutto il tempo necessario al presenziamento dell'attraversamento stradale da parte delle forze dell'ordine e fino alla completa sistemazione;
- la sua vicinanza direttamente sulla Strada Provinciale espone gli automezzi al rischio di intrappolamento tra le barriere, con conseguente pericolo di collisione con il treno in transito;
- l'aumento del traffico veicolare sul passaggio a livello produce inevitabilmente un aumento di abbattimenti delle barriere con tutti i disservizi che ne conseguono, oltre all'aumento della probabilità di intrappolamento;
- le esigenze di sicurezza ferroviaria non possono essere considerate in subordine alle esigenze operative connesse ai lavori in oggetto, ed il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria



non può più fasi carico dei gravosi oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria e di vigilanza;

- con nota 4310 del 17/09/2019, questa FER, a seguito di ennesimi abbattimenti delle barriere, sollecitò il Comune di Novellara all'emissione dell'Ordinanza di chiusura della Strada Vittoria in corrispondenza del PL n.49 al km 42+987;
- di conseguenza il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – DIGIFEMA – con nota di prot. 0005190 del 17/09/2019 sollecitò la Prefettura a richiamare l'attenzione del Comune di Novellara sul contenuto della suddetta nota FER evidenziando, con esplicito riferimento al PL n. 49 al km 42+987, che la presenza di un passaggio a livello rappresenta un elemento di rischio che potrebbe risultare insostenibile, sia per il sistema stradale che per quello ferroviario, spronando iniziative finalizzate alla chiusura della strada in corrispondenza di detto PL;
- si rammenta che sono in corso i lavori di elettrificazione della linea ferroviaria al fine di aumentare le condizioni di comfort dei viaggiatori e la velocità dei treni, oltre che per inserire la linea in un corridoio privilegiato di trasporto verso la stazione alta velocità di Reggio Emilia Mediopadana, per cui disservizi alla circolazione treni dovuti all'abbattimento delle barriere o a condizioni di degrado del binario sul PL provocato dall'aumento del traffico veicolare soprattutto pesante, con alta probabilità di incidenti, non saranno più tollerati dagli uffici regionali e ministeriali;
- l'unica soluzione alternativa a quanto sopra rappresentato consiste nella chiusura del passaggio a livello, anche a fronte di quanto emerso nell'istruttoria condotta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – DIGIFEMA – a seguito dei suddetti abbattimenti delle barriere ed al fine di mantenere le condizioni di sicurezza della circolazione treni sul PL ed anche in considerazione dell'ampia viabilità alternativa nella zona che non ne risente della chiusura.

Tutto quanto sopra premesso, per il prosieguo dell'istruttoria si rende necessaria la seguente documentazione integrativa:

- istanza di Deroga con osservanza delle indicazioni stabilite nel sito della Regione Emilia-Romagna, corredata dagli elaborati grafici illustrativi delle carenze riscontrate;
- revisione del piano operativo, escludendo sia in fase di esecuzione dei lavori, sia per l'eventuale successiva manutenzione e gestione, l'utilizzo del P.L. n. 49 che sarà posto in chiusura dall'inizio dei lavori medesimi;
- esclusione dal piano operativo, in fase di esecuzione dei lavori, l'utilizzo del successivo P.L. n. 50;
- illustrazione delle scelte tecniche a tutela del ponte ferroviario sul Cavo Bondeno finalizzate ad interrompere l'attività di erosione del terreno a ridosso degli appoggi del ponte ferroviario a causa dell'attività fluviale avvenuta nel tempo, causa dell'allargamento della sezione del canale a monte ed a valle del ponte;
- riprogettazione dell'intervento di demolizione e ricostruzione dell'attuale manufatto di copertura del Cavo Baciocca, soprattutto ed in particolare per ciò che riguarda la demolizione dei muri di sostegno in mattoni (in buone condizioni) che formano un corpo unico di fondazione e di appoggio dell'impalcato ferroviario. La demolizione di questi sostegni potrà essere ammessa fino alla distanza di sei metri dall'impalcato ferroviario onde scongiurare problemi di ribaltamento per indebolimento della fondazione del ponte;



- realizzazione di una separazione tra linea ferroviaria e carraia esistente posta tra la stessa linea ferroviaria ed il canale Dugale della Vittoria, nei punti di maggior vicinanza alla linea ferroviaria, ai sensi del DPR 753/80;
- presentazione di elaborati maggiormente dimensionati e quotati per tutti gli elementi e manufatti ricadenti nella fascia di rispetto ferroviario di 30 metri, con riferimento alla distanza dalla rotaia più vicina.

Si evidenzia che ai sensi dell'art. 60 del DPR 753/80 la deroga alla distanza minima prevista può essere autorizzata solo qualora ricorrano i presupposti di sicurezza della circolazione ferroviaria, dell'incolumità pubblica e di conservazione della stessa linea ferroviaria.

Nel restare a disposizione per qualsiasi necessità, si porgono distinti saluti.

Stefano Masola

Direttore Generale