

Capitolo 4

Gli indirizzi e le indicazioni per la rete della mobilità'

(il presente capitolo sostituisce il paragrafo 4.2.2. del Documento Direttore)

La presente relazione sostituisce quella precedentemente inserita nel paragrafo 4.2.2 del Documento Direttore del PTCP vigente e descrive finalità e contenuti della variante parziale di adeguamento del Piano vigente alle disposizioni in materia di infrastrutture per la mobilità della l.r. 12/05 e successive modifiche e integrazioni.

4.1 Finalità e contenuti dell'adeguamento

La variante di adeguamento recepisce e conferma le analisi e le strategie contenute nel Piano Integrato della Mobilità (PIM) approvato come piano di settore del PTCP nel 2004 (si veda Documento Direttore Allegato A: Piano Integrato della Mobilità – Linee Guida e Allegati). In tale documento sono rinvenibili le scelte strategiche della Provincia in materia di infrastrutture e ad esso quindi si rimanda.

La variante di adeguamento del PTCP costituisce anche l'occasione per un aggiornamento del piano rispetto ai diversi piani di settore di competenza provinciale approvati dopo il 2003 e che concorrono all'attuazione del PTCP stesso come suoi "strumenti attuativi, di approfondimento e specificazione".

Per questo motivo viene recepito, come visto, il Piano della Viabilità, parte integrante del citato Piano Integrato della Mobilità, che è stato approvato con D.C.P. n. 18 del 18 febbraio 2004 dopo un lungo percorso di concertazione con i Comuni. In particolare tale piano si occupa di valutare l'efficacia delle previsioni d'intervento già consolidate, nel risolvere le diverse problematiche nel settore della viabilità e di individuare le priorità d'intervento nonché eventuali integrazioni alle opere già previste. La gran parte dei tracciati, che vengono inseriti nel PTCP con la presente variante, sono infatti recepiti dalla programmazione dall'Assessorato alla Viabilità nel periodo 2004 – 08 che muove dalle scelte del Piano della

Viabilità provinciale a sua volta strettamente collegato al Programma Triennale delle Opere Pubbliche.

Il presente capitolo quindi è funzionale a fornire un elenco in merito allo stato della programmazione della rete delle infrastrutture per la mobilità presente sul territorio della provincia di Cremona comprendendo anche che, pur essendo esterne al territorio provinciale, hanno per la loro valenza sovralocale guidato" le scelte compiute dalla variante di adeguamento alla l.r. 12/05 e s.m.i. del PTCP (vedi figura 4.1).

In merito alle nuove disposizioni sulle competenze provinciali in materia di infrastrutture della mobilità della l.r. 12/05 trovano il PTCP vigente già sufficientemente allineato, fatta

salva la parte relativa alla componente paesistica nella realizzazione delle stesse, per cui si rimanda al capitolo 7 della Relazione Tecnica.

Infatti il PTCP deve stabilire secondo la l.r. 12/05 il programma generale delle maggiori infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità e delle principali linee di comunicazione in coerenza con la programmazione regionale e con i criteri per l'organizzazione, il dimensionamento, la realizzazione e l'inserimento ambientale e paesaggistico delle infrastrutture riguardante il sistema della mobilità, nonché il relativo coordinamento tra criteri e le previsioni della pianificazione comunale. Inoltre il PTCP deve definire la localizzazione delle stesse infrastrutture per la mobilità sul territorio avente valore indicativo, fatti salvi i casi di prevalenza di cui all'art. 18 comma 2 della L.R. 12/2005. Qualora la suddetta localizzazione delle infrastrutture sia sufficientemente puntuale, alla scala della pianificazione provinciale, in rapporto alle previsioni della pianificazione o programmazione regionale, programmazione di enti, stato di avanzamento delle relative procedure di approvazione e previa definizione di atti d'intesa, conferenze di servizi, programmazioni negoziate, il PTCP può individuarne l'efficacia prevalente e prescrittivi, che ricadrà sugli atti del PGT.

Nel PTCP sono inserite le previsioni localizzative aventi tale efficacia e in caso di attribuzione di efficacia localizzativa, la previsione di piano, oltre che prescrittiva nei confronti della pianificazione comunale, costituisce disciplina del territorio immediatamente vigente, ed ogni conseguente effetto quale vincolo conformativo della proprietà. La normativa regionale inoltre stabilisce che detta efficacia, e il connesso vincolo, decade qualora entro cinque anni dalla definitiva approvazione del piano, non sia approvato il progetto preliminare dell'opera o della struttura di cui trattasi. In tal caso, la previsione localizzativa conserva efficacia di orientamento e di indirizzo fino al successivo aggiornamento del piano.

In merito alla efficacia del piano occorre precisare che il PTCP vigente impone delle salvaguardie per le previsioni infrastrutturali attraverso i commi 4 e 6 dell'articolo 19 della Normativa, organizzando una duplice cartografia con le seguenti finalità: l'elaborato di progetto *b -Carta degli indirizzi per il sistema insediativo e per le infrastrutture* che rappresenta le scelte programmatiche e l'elaborato di progetto *d - Carta delle tutele e delle salvaguardie*, che individua solamente gli elementi prescrittivi di tale programmazione.

La presente Variante parziale al Piano del 2003 ha preso atto di questa impostazione, confermandola e di quanto deciso con la **Delibera di Giunta Provinciale n. 255 del 23 maggio 2006** in cui sono stati definiti i **livelli di prevalenza dei contenuti del PTCP vigente e delle relative previsioni**, in quanto, per effetto dell'art. 25 comma 4 della L.R. 12/05 relativo alla "norma transitoria" e "fino all'adeguamento di cui all'articolo 26, i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali conservano efficacia, ma hanno carattere prescrittivo solo per i casi di prevalenza di cui all'articolo 18 della legge".

Grazie a queste condizioni l'adeguamento alla l.r. 12/05 sul tema infrastrutturale operato dalla Variante al PTCP vigente si limita a un aggiornamento puntuale delle scelte della programmazione sopra descritto – con nota protocollo n. 3784 del 10 gennaio 2008 il Settore Viabilità Provinciale ha comunicato le indicazioni cartografiche dei corridoi di salvaguardia per le infrastrutture stadali - confermando l'organizzazione e la finalità degli elaborati di progetto secondo questa disposizione:

- l'elaborato di progetto *b -Carta degli indirizzi per il sistema insediativo e per le infrastrutture* è una carta con efficacia ORIENTATIVA ai sensi della l.r. 12/05, ha valore di indirizzo programmatico in cui tutte le infrastrutture in previsione sono riportate, fatte salve quelle per le quali non è possibile procedere a una individuazione cartografica alla scala 1:25.000. L'elenco di tali infrastrutture è riportato al paragrafo 4.1 La Carta - b viene aggiornata rispetto all'avanzamento dello stato di attuazione delle previsioni del piano vigente e della pianificazione di settore e visualizza e georeferenzia le principali funzioni con effetto di polarità urbana, gli indirizzi per il

sistema insediativo e per le infrastrutture della mobilità e le indicazioni per le aree industriali contenute nel Documento Direttore e nella sua Integrazione.

- l'elaborato di progetto *d - Carta delle tutele e delle salvaguardie* è la carta con efficacia PREVALENTE in cui sono riportate solamente le infrastrutture per le quali il PTCP individua esplicitamente una efficacia prescrittiva e prevalente sulla pianificazione comunale e dei Parchi Regionali ai sensi dell'art. 18 comma 2 della l.r. 12/05. La Carta - d viene aggiornata rispetto all'avanzamento dello stato di attuazione delle previsioni del piano vigente e della pianificazione di settore individua gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico. Essa visualizza e georeferenzia i contenuti prescrittivi della Normativa, distinguendo le aree soggette a regime di tutela di leggi nazionali, di leggi e atti di pianificazione regionale e del PTCP e individua inoltre le salvaguardie territoriali delle infrastrutture, i cui tracciati e i corridoi infrastrutturali sono stati definiti mediante specifici accordi o da disposizioni degli organi competenti secondo le procedure di legge vigenti. **I tracciati e i corridoi infrastrutturali riportati nella Carta delle tutele e salvaguardie inoltre sono conservati in apposita banca dati del Sistema informativo territoriale provinciale denominata "Progetti e infrastrutture di interesse provinciale".**

- il *comma 4 dell'articolo 19 - Salvaguardie territoriali* della Normativa dispone di sottoporre a salvaguardia le aree in cui è prevista la realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità di interesse del PTCP e quelle interessate dalle previsioni dei tracciati e dei corridoi stradali previsti dal Piano della viabilità provinciale e sue varianti a partire dalla data della approvazione aventi efficacia localizzativa ai sensi della legislazione vigente. La Tabella A, allegata alla norma - a seguito dei suggerimenti avanzati nel parere regionale di competenza approvato con d.g.r. 8406/08 - individua gli interventi di nuove infrastrutture per la mobilità sottoposte a salvaguardia e riportate nella Carta delle tutele e delle salvaguardie. Tali salvaguardie sulle previsioni di infrastrutture per la mobilità costituiscono disciplina del territorio ai sensi dell'art. 18 c. 2 lett. b) della l.r. 12/05 e sono da recepire negli strumenti di governo del territorio comunali come contenuti prevalenti del PTCP secondo le modalità contenute negli artt. 11 e 12.

Per l'attribuzione del livello di vincolo, nonché l'individuazione del tracciato infrastrutturale di riferimento, **le indicazioni di cui alla tabella A prevalgono su quanto rappresentato nella cartografia di Piano.** La Tabella A riporta la definizione delle fonti progettuali assunte per la trasposizione cartografica di corridoi e tracciati di infrastrutture per la mobilità e il corrispondente dimensionamento dell'efficacia localizzativa.

La Regione ha approvato positivamente il proprio parere di competenza con d.g.r. n. 8406 del 12 novembre 2008 "verifica regionale ai sensi dell'art. 17 della l.r. 11.03.2005 n. 12 "legge per il governo del territorio" della variante di adeguamento del piano territoriale di coordinamento adottata dalla provincia di Cremona", citato nel BURL Serie Ordinaria Bis n. 47 del 17 novembre 2008. Per quanto riguarda il tema della mobilità il parere regionale attesta che "la variante risulti nel complesso coerente con le innovazioni apportate dal mutato quadro normativo regionale in materia di governo del territorio". Il contributo apportato per il miglioramento sia del testo normativo che di quello della presente relazione sono riportati nei quesiti da f11 a f15 accolti e descritti nella "Relazione delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute e al parere regionale".

In particolare il parere regionale propone dei suggerimenti relativi alle novità introdotte dalla legge per il governo del territorio in materia di salvaguardie delle infrastrutture per la mobilità proponendo un'integrazione dell'art. 19 comma 4 della Normativa. La richiesta è stata quella

di integrare l'articolo "con un prospetto tabellare che riporti esplicitamente, per ognuno degli interventi infrastrutturali rappresentati nel Piano, la fonte progettuale assunta per la trasposizione in cartografia di tracciati e corridoi di tutela e il corrispondente dimensionamento metrico dell'ampiezza. Questo criterio, adottato anche nella Proposta di PTR e in altri PTCP redatti dopo l'approvazione della l.r. n. 12/2005, consente di ridurre i margini di ambiguità nella fase di gestione del PTCP ma anche un suo aggiornamento più agevole in quanto l'introduzione delle modifiche non sostanziali prodotte dalla continua maturazione degli stati di avanzamento progettuale degli interventi viene ricondotta alla revisione di un documento testuale sintetico, esimendo le verifiche di compatibilità dal confronto diretto tra elaborati cartografici (spesso redatti a scale e con finalità diverse)".

Si è ritenuto pertanto opportuno accogliere questo contributo di carattere gestionale e procedere all'integrazione del comma 4 dell'articolo 19 della Normativa con l'inserimento della sopraccitata **"Tabella A - Efficacia localizzativa delle infrastrutture per la mobilità ai sensi art. 18, c. 2, lettera "b", L.R. 12/2005"**.

Le osservazioni pervenute alla variante adottata e riguardanti il tema delle infrastrutture sono divise in quesiti tematici omogenei descritti e valutati nel documento di "Relazione delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute e al parere regionale - parte seconda: Sistemi Paesistico e Ambientale, Infrastrutturale, Insediativo, Gestionale-decisionale", a cui si rimanda e le modifiche conseguenti apportate in sede di approvazione sono di carattere puntuale. Nella figura 2 sono rappresentate sinteticamente le modifiche e integrazioni apportate agli elaborati adottati della Variante di adeguamento del P.T.C.P. conseguenti all'accoglimento delle osservazioni pervenute, del parere regionale e delle modifiche d'ufficio apportate al fine aggiornare lo stato di attuazione del PTCP relativamente al recepimento degli accordi di programmazione ai sensi della l.r. 2/03 stipulati dopo la data di adozione della variante in merito alle infrastrutture per la mobilità riportate nell'elenco di cui al paragrafo 4.2 della presente relazione.

figura 4.1 - le scelte compiute dalla variante di adeguamento alla l.r. 12/05 e s.m.i. del PTCP

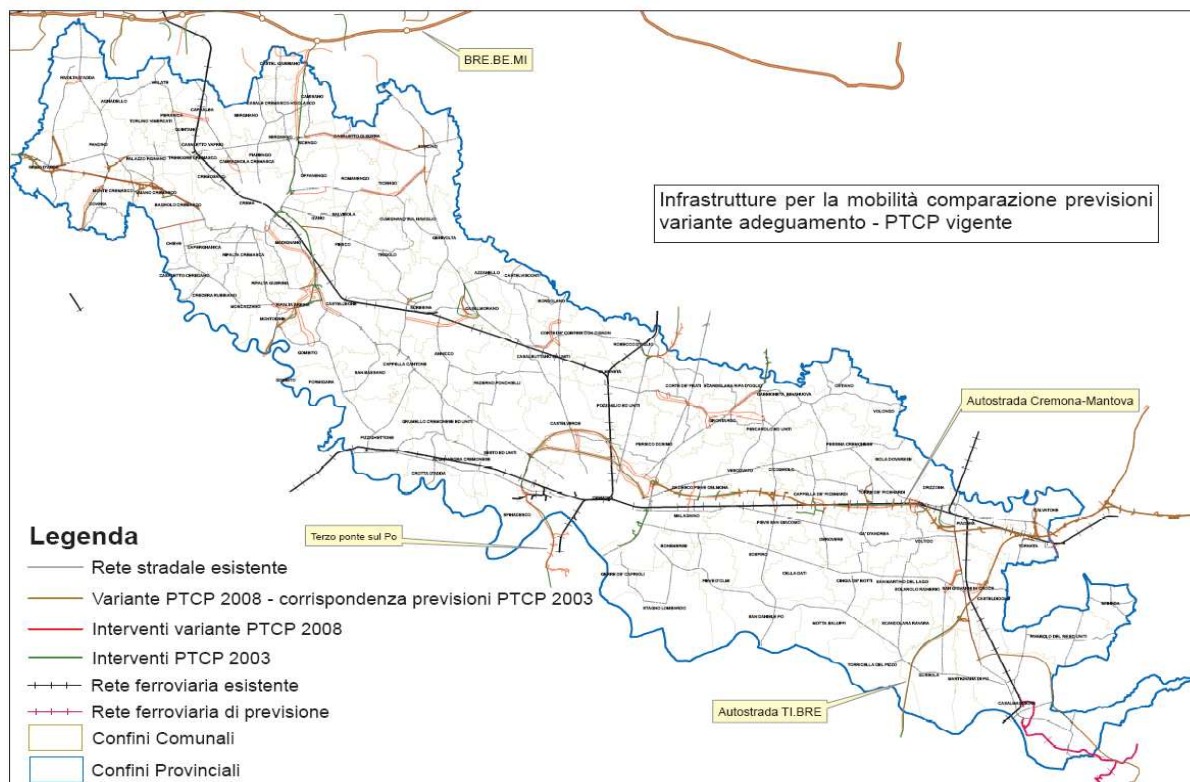
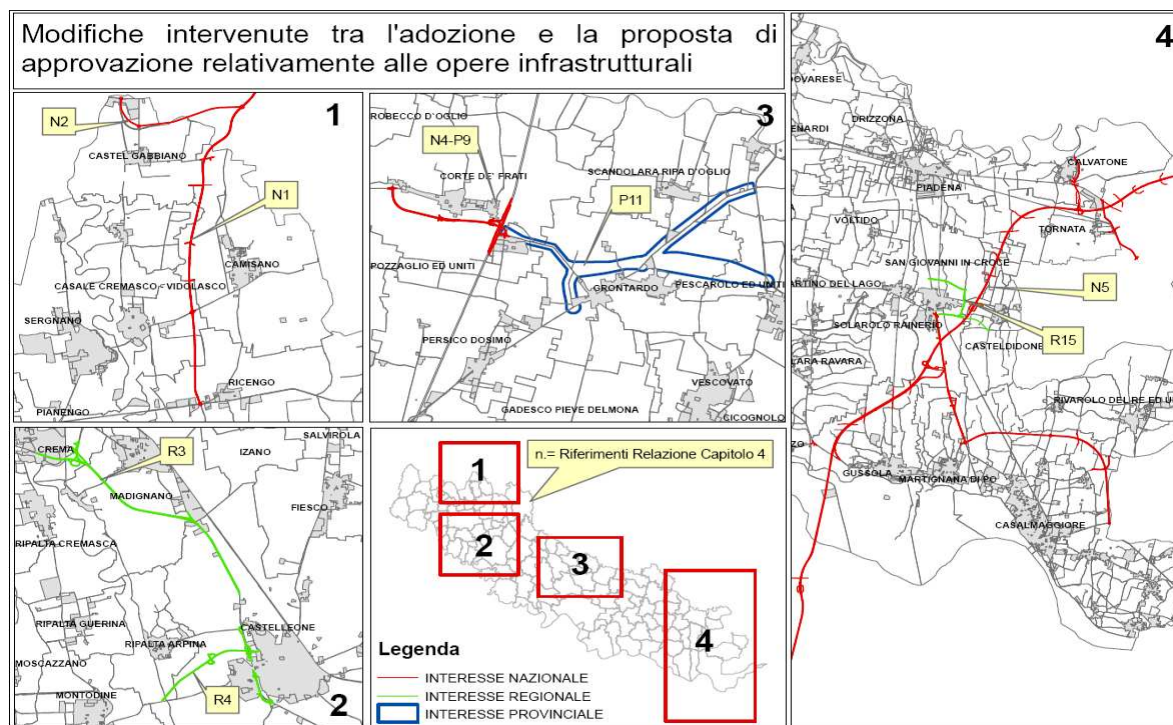


figura 4.2 – le decisioni per l'approvazione della Variante del PTCP



4.2 - Elenco infrastrutture di interesse strategico

Di seguito sono elencate tutte le infrastrutture e i corridoi infrastrutturali inseriti nelle cartografie di progetto del PTCP mediante un aggiornamento degli avanzamenti progettuali a livello cartografico delle opere già previste nel PTCP vigente o l'inserimento delle previsioni derivanti dalla pianificazione di settore come in premessa illustrato. Tale elenco è ordinato secondo una distinzione gestionale e funzionale delle infrastrutture, distinguendo tra opere di interesse nazionale, regionale, provinciale e locale di rilevanza sovracomunale. Tali opere sono poi ripartite in base alla tipologia di infrastruttura di trasporto: gomma, ferro, acqua, ciclabile ed elencate seguendo un orientamento geografico da Nord-Ovest a Sud-Est, in modo da facilitare la consultazione cartografica.

Tutte le infrastrutture in elenco sono riportate nell'elaborato di progetto *b -Carta degli indirizzi per il sistema insediativo e per le infrastrutture*, fatte salve quelle per le quali non è possibile procedere a una individuazione cartografica alla scala 1:25.000.

Sono rappresentate anche nell'elaborato di progetto *d - Carta delle tutele e delle salvaguardie* solamente le infrastrutture per le quali il PTCP individua esplicitamente una efficacia prescrittiva e prevalente sulla pianificazione comunale e dei Parchi Regionali ai sensi dell'art. 18 comma 2 della l.r. 12/05. Tali infrastrutture di previsione sono parimenti riportate Tabella A – Efficacia localizzativa delle infrastrutture per la mobilità ai sensi art. 18, c. 2, lettera "b", L.R. 12/2005 –dell' Art. 19 comma 4 della Normativa . La tabella riporta la definizione delle fonti progettuali assunte per la trasposizione cartografica di corridoi e tracciati di infrastrutture per la mobilità e il corrispondente dimensionamento dell'efficacia localizzativa.

Per l'attribuzione del livello di vincolo, nonché l'individuazione del tracciato infrastrutturale di riferimento, le indicazioni di cui alla tabella A dell'art. 19 c.4 della Normativa prevalgono su quanto rappresentato nella cartografia di Piano.

4.2.1. Infrastrutture di interesse Nazionale

Opere inserite nella rete nazionale e la cui procedura di approvazione e di finanziamento fa riferimento a leggi nazionali.

Infrastrutture su gomma

- N1** - Realizzazione **dell'autostrada BRE-BE-MI**, per il collegamento diretto tra Milano e Brescia. Pur essendo questa infrastruttura totalmente localizzata all'esterno del territorio provinciale, porterà nel prossimo futuro un notevole miglioramento dell'accessibilità dei comuni situati a nord del circondario Cremasco. Strettamente collegata a tale infrastruttura è previsto, come opera complementare, un nuovo asse che dal casello autostradale di Fara Olivana in provincia di Bergamo, raggiungerà la S.P. n. 64 nel comune di Ricengo attraversando i Comuni di Camisano, Casale Cremasco e Ricengo. L'obiettivo di tale opera è quello di collegare direttamente il territorio dell'Alto Cremasco e di Crema con la nuova autostrada "Brescia – Bergamo – Milano". Ciò in quanto il raccordo costituisce parte della direttrice regionale della nuova SS591 Bergamo – Crema – Piacenza di cui è già funzionante il tratto variante SP 15 Ricengo – Offanengo (innesto sulla ex SS 235). Per quanto riguarda lo stato di avanzamento del progetto si è accolta la richiesta contenuta nel parere regionale approvato con d.g.r. 8406/08 (vedere quesito f12 nella Relazione delle Controdeduzioni – Parte seconda). Tuttavia si ritiene preferibile inserire nella Carta delle Tutele e delle salvaguardie anziché il tracciato richiesto, il suo successivo avanzamento progettuale relativo al progetto definitivo, di cui è stato pubblicato l'avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità in data 30 gennaio 2009 ai sensi dell'art. 166 comma 2 del D.Lgs 163/2006. Si ritiene che il progetto definitivo trasmesso (con nota prot. n. 98858 del 26 gennaio 2009 ai sensi degli artt. 166 e 167 del D.Lgs 163/06 e s.m.i) e in corso di approvazione abbia tenuto in conto e sviluppato le opere indicate nell'"Allegato 2/a - Osservazioni degli EE.LL. sul progetto approvato dal CIPE e loro modalità di recepimento". Ciò anche in attuazione degli impegni sottoscritti all'articolo 23 dell'Accordo di Programma per la realizzazione del Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia", di cui l'allegato citato è parte integrante, sottoscritto in data 7 maggio 2007 dai rappresentanti di Regione, Province di Bergamo, Brescia, Cremona, Milano e Lodi, della rappresentanza dei Comuni, di CAL SpA e BreBeMi SpA. **(efficacia prescrittiva e prevalente).**
- N2** - Realizzazione, come **opera complementare dell'infrastruttura AV/AC** (Alta Velocità, Alta Capacità) Torino-Venezia – Tratta Milano-Verona, lotto funzionale Treviglio – Brescia, della **variante alla ex S.S. n. 11 "Padana Superiore"** in prossimità di Sola ed Isso in provincia di Bergamo, che interesserà anche il comune di Castel Gabbiano in provincia di Cremona. Per quanto riguarda lo stato di avanzamento del progetto si è accolta la richiesta contenuta nel parere regionale approvato con d.g.r. 8406/08 (vedere quesito f12 nella Relazione delle Controdeduzioni – Parte seconda). Nelle Carte di progetto del PTCP il tracciato della Variante ex alla SS 11 di Isso coerente con i contenuti del parere di cui alla d.g.r. n. VIII/6873 del 19.3.2008 sul progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona (tratta Treviglio-Brescia) **(efficacia prescrittiva e prevalente).**
- N3** - Realizzazione del **"Nuovo casello di Castelvetro, raccordo autostradale con la S.S. 10 "Padana Inferiore"** e completamento della bretella autostradale tra la SS. 10 "Padana Inferiore" e la SS. 234" (tale intervento è detto anche **Terzo Ponte sul Po a Cremona** il cui progetto definitivo è stato presentato il 29.10.2006 nell'ambito della attivazione della procedura di VIA nazionale). Esso sarà funzionale ad un nuovo

collegamento tra le province di Cremona e Piacenza come prolungamento del Peduncolo già realizzato ed operativo che collega la S.P. ex S.S. n. 415 "Paullese" con la S.P. ex S.S. n. 234 "Codognese", attraversando i comuni di Castelveverde, Sesto ed Uniti e Cremona (**prescrittiva e prevalente**).

N4 - È previsto un **nuovo casello autostradale lungo l'autostrada A21 a Corte de' Frati** con relative opere di miglioramento dell'accessibilità allo stesso: in particolare è prevista la realizzazione della Circonvallazione Sud di Corte de' Frati in variante all'attuale tracciato della S.P. n. 26 (vedi opera P9). (**efficacia prescrittiva e prevalente**).

N5 - Realizzazione del **collegamento autostradale Tirreno-Brennero (TI.BRE.)**: il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con Delibera n. 94 del 20.12.2004 pubblicata sulla G.U. n. 155 del 19.5.2005. In merito, si è ritenuto opportuno accogliere la richiesta contenuta nel parere regionale approvato con d.g.r. 8406/08 (vedere quesito f12 nella Relazione delle Controdeduzioni – Parte seconda). La Regione infatti chiede che il PTCP disponga, ai sensi dell'art. 18 c. 2 della L.R. 12/05, le salvaguardie del tracciato corrispondente al progetto definitivo già positivamente licenziato dalla Regione (D.g.r. n.939 del 27 ottobre 2005) e successivamente approvato in linea tecnica dal CIPE con deliberazione n. 132 del 9 maggio 2006, fatta salva la permanente vigenza del vincolo localizzativo disposto ai sensi dell'art. 165 comma 7 D.Lgs. 163/2006 con l'approvazione del progetto preliminare. Direttamente correlate a tale infrastruttura sono da considerare quali opere complementari: la **nuova tangenziale di Calvatone in variante alla SP 31** che si snoderà ad est del centro abitato connettendosi direttamente al casello autostradale previsto a sud dello stesso; il **raccordo tra la ex S.S. n. 343 "Asolana"** nel comune di San Giovanni in Croce **e la S.P. n. 85** nel comune di Gussola; la realizzazione della **tangenziale nord** di Casalmaggiore nel tratto compreso **tra la SP ex SS 343 Asolana e la SP ex SS 420 Sabbionetana"**. (**efficacia prescrittiva e prevalente**).

Infrastrutture su ferro

Il PTCP prevede di attivare le iniziative atte a:

N6 - realizzare **la linea AV/AC** (Alta Velocità, Alta Capacità) **Torino-Venezia – Tratta Milano-Verona**. Pur essendo questa infrastruttura totalmente localizzata all'esterno del territorio provinciale porterà nel prossimo futuro ad un notevole miglioramento dell'accessibilità per i comuni situati a nord di Crema con il potenziamento del nodo ferroviario di Treviglio; (**efficacia orientativa**);

N7 - **potenziare la direttrice ferroviaria Brescia-Cremona-Fidenza**, prioritaria per la riorganizzazione del traffico delle merci e delle persone nell'ambito della definizione di un sistema di scorrimento efficiente dei traffici non confluenti su Milano e per la connessione con la rete ferroviaria nazionale (Bologna-Firenze-Roma o Pontremolese) e internazionale (corridoio europeo del Gottardo). E' in fase di studio la progettazione del raddoppio selettivo della linea nel tratto Cremona-Olmeneta (**efficacia prescrittiva e prevalente**);

N8 - **potenziare o adeguare le linee ferroviarie Bergamo-Treviglio-Cremona, Brescia-Piadena-Parma e Mantova-Cremona-Codogno**. Sulla linea Codogno-Cremona e in fase di progettazione preliminare il raddoppio del tratto Cavatigozzi-Cremona (**efficacia prescrittiva e prevalente**);

N9 - **potenziare** la tratta **Treviglio - Crema - Castelleone** che risulta in sovrapposizione al corridoio per le merci detto Gronda Sud, per i traffici dal Gottardo verso il sud-est, mentre è prevista la realizzazione nuovo tratto di connessione da

Casalpusterlengo/Pizzighettone fino a Crema in direzione di Treviglio (**efficacia orientativa**);

N10 - potenziare la **linea ferroviaria Cremona-Piacenza**, al fine di favorire la futura connessione con le linee dell'Alta velocità e una maggiore integrazione tra le due città (**efficacia orientativa**).

N11 - realizzare la **TIBRE ferroviaria**, che potrà utilizzare tratti ferroviari alternativi che ricadono o meno nel territorio provinciale, e che costituirebbe un'infrastruttura di notevole rilevanza per il Casalasco (**efficacia orientativa**);

N12 - realizzare lo **scalo merci a Cavatigozzi (Cremona)** come polo intermodale e logistico localizzato nell'area tra il porto commerciale e la stazione ferroviaria di Cavatigozzi, necessario a integrare i traffici ferroviario, stradale e idroviario (**efficacia prescrittiva e prevalente**);

N13 - realizzare il **polo logistico di Casalmaggiore** posto a nord dell'abitato, necessario per integrare i traffici ferroviari e stradali (**efficacia prescrittiva e prevalente**);

N14 - potenziare asse est – ovest medio – padano linea Monselice – Mantova – Cremona – Piacenza – Alessandria oppure Codogno – Pavia (**efficacia orientativa**).

4.2.2. Infrastrutture di interesse Regionale

Opere inserite nella rete regionale e la cui procedura di approvazione e di finanziamento fa riferimento a leggi regionali.

Infrastrutture su gomma

DIRETTRICE MILANO –CREMA - CREMONA ex S.S. n. 415 "Paullese"

R1 - Potenziamento della S.S. 415 "Paullese". Attualmente sono in corso di realizzazione i lavori di ammodernamento del primo lotto compreso tra Crema e Dovera mentre è in fase di progettazione esecutiva il tratto compreso tra Dovera e Spino d'Adda (**efficacia prescrittiva e prevalente**). Sono stati altresì individuati i corridoi per l'ammodernamento del tratto Crema – Castelleone (vedi punti R3 e R4 Direttrice Bergamo – Crema – Piacenza S.P. CR ex S.S. n. 591 "Cremasca") . In tale prospettiva è proposto il raddoppio della carreggiata fino alle porte della città di Cremona. (**efficacia orientativa**).

DIRETTRICE TREVIGLIO - LODI S.P. CR ex S.S. n. 472 "Bergamina"

R2 - E' prevista la realizzazione della **tangenziale di Dovera** mediante individuazione di un corridoio ad ovest del nucleo urbano e riqualifica in sede del tratto compreso tra la rotatoria di innesto della futura tangenziale a Nord di Dovera e l'intersezione a livelli sfalsati in fase di realizzazione nell'ambito dei lavori di ammodernamento della Paullese (**efficacia prescrittiva e prevalente**).

DIRETTRICE BERGAMO – CREMA – PIACENZA S.P. CR ex S.S. n. 591 "Cremasca"

Per la parte a nord di Crema (vedi punto N1) si segnala la previsione di un raccordo dal futuro casello autostradale BREBEMI di Fara Olivana in provincia di Bergamo, raggiungerà la S.P. n. 64 nel comune di Ricengo attraversando i Comuni di Camisano, Casale Cremasco e Ricengo. Il raccordo costituisce parte della direttrice regionale della nuova SS591 Bergamo – Crema – Piacenza di cui è già funzionante il tratto variante SP 15 Ricengo – Offanengo (innesto sulla ex SS 235). Inoltre:

- R3** la richiesta presentata a Settembre del 2008 dal Comune di Madignano come osservazione alla variante del PTCP (vedere quesito f4 nella Relazione delle Controdeduzioni – Parte seconda), si riferisce alla richiesta dello stato di avanzamento dei lavori dello studio di fattibilità tecnica ed economica di una nuova ipotesi di tracciato in **variante alla "Paulese" passante a sud-ovest dell'abitato di Malignano (R3a)**. Lo studio di fattibilità si è concluso ed il Comune di Madignano lo ha già approvato. Inoltre tale studio è stato inviato ai Comuni territorialmente interessati da questo tracciato affinché possano approvarlo. L'individuazione di due alternative del tracciato emersa dallo studio è già stata sottoposta al vaglio della popolazione di Madignano tramite un Referendum nel mese di Febbraio 2009 dal quale è scaturita la preferenza dei madignanesi. Nell'Elaborato B- carta per il Sistema Insediativo e per le Infrastrutture" del PTCP comunque viene realizzata la modifica richiesta e pertanto l'opera è inserita con un tracciato infrastrutturale di interesse regionale, come individuato dallo studio di fattibilità in corso di approvazione, in attesa di un ulteriore Accordo di Programma per l'approfondimento ulteriore della progettazione. Resta inoltre allo studio un **corridoio (R3b) per l'ipotesi di un ulteriore tratto della "591" in nuova sede** compreso tra la località Cortellona di Castellone e la S.P. 52 tra Ripalta Arpina e Castelleone; (**efficacia orientativa**);
- R4** - il 17 febbraio 2009 (prot. n. 21674) è stato sottoscritto fra la Provincia di Cremona ed i Comuni di Castelleone e Ripalta Arpina il Protocollo d'Intesa denominato **S.P. CR ex S.S. n. 591 "Cremasca" – Collegamento tra la nuova Circonvallazione di Montodine e la "Paulese" a Castelleone** che prevede la prosecuzione della variante della ex S.S. n. 591 dalla ex S.S. n. 415 "Paulese" fino alla Sp14 "Castelleone – Montodine". E' stato così individuato il tracciato da porre in salvaguardia che riguarda il territorio del Comune di Castelleone e di Ripalta Arpina (**efficacia prescrittiva e prevalente**);
- R5** - è prevista la realizzazione della Circonvallazione Est di Montodine, i cui lavori di realizzazione sono in fase di affidamento. L'Accordo di Programma è stato riformato e sottoscritto in data 10 giugno 2008 tra la Provincia di Cremona, il Comune di Montodine, il Comune di Ripalta Arpina, i Consorzi di Gestione dei Parchi Regionali Adda e Serio. Il progetto esecutivo è stato approvato con d.g.p. n. 607 del 21.10.2008; (**efficacia prescrittiva e prevalente**);
- R6** – è prevista la realizzazione di un **nuovo ponte sull'Adda tra Montodine e Cavenago** d'Adda (LO) dopo il crollo di quello esistente nel 1994 e la sostituzione con un manufatto provvisorio. Si fa presente che il nuovo ponte è già stato realizzato da A.N.A.S. ma non è ancora aperto al transito in quanto i lavori non sono ancora stati completati: in particolare manca la viabilità di raccordo tra la ex S.S. n. 591 e la nuova infrastruttura (**efficacia prescrittiva e prevalente**).

DIRETTRICE BERGAMO-CREMONA S.P. CR ex S.S. n. 498 "Soncinese"

Per tale direttrice sono previsti:

- R7** - il completamento della tangenziale di Soncino secondo la progettazione esecutiva realizzata da A.N.A.S. (**efficacia prescrittiva e prevalente**);
- R8** - la realizzazione della Circonvallazione Ovest di Casalmorano, i cui lavori di realizzazione sono in fase di affidamento (**efficacia prescrittiva e prevalente**).
- R9** - un corridoio per la previsione di una tangenziale est nel Comune di Castelveverde. In particolare stato approvato un Protocollo d'Intesa (prot. n. 115.352) il 2-09-08 e il progetto preliminare con D.G.P. 753 il 16-12-08 (**efficacia orientativa**).

DIRETTRICE LODI-CREMA-BRESCIA S.P. CR ex S.S. n. 235 "Di Orzinuovi"

R10 – E' previsto un corridoio di potenziamento della ex S.S. 235 tra il confine lodigiano e Crema, tra Crema e Offanengo e tra Romanengo e Soncino (**efficacia orientativa**).

DIRETTRICE BRESCIA - CREMONA S.P. CR ex S.S. n. 45 Bis "Gardesana Occidentale"

R11 - E' previsto il completamento della tangenziale di Robecco d'Oglio – Pontevecchio, tramite la realizzazione di una variante alla ex S.S. 45 bis con costruzione di un nuovo ponte sul fiume Oglio (**efficacia prescrittiva e prevalente**).

DIRETTRICE PAVIA – CODOGNO – CREMONA S.P. EX S.S. n. 234 "Codognese"

R12 - In considerazione degli interventi relativi all'attuazione del polo industriale sovracomunale di livello provinciale di Tencara a Pizzighettone, per il quale è stato approvato con d.c.p. n. 97 del 16 luglio 2008 lo "Studio di fattibilità per lo sviluppo del polo logistico produttivo dell'area di Tencara e di sviluppo del bacino di Pizzighettone", si prevede come opera di compensazione la realizzazione di una variante alla strada "Codognese" per evitare l'attraversamento del centro abitato di Acquanegra Cremonese. Con un successivo Accordo di programma si provvederà ad individuare il tracciato da inserire nelle cartografie del PTCP e la relativa efficacia (**efficacia orientativa**).

DIRETTRICE PIACENZA – CREMONA - MANTOVA S.P. ex S.S. n. 10 "Padana inferiore"

Per tale direttrice sono previsti:

R13 - Il nuovo sistema tangenziale del nodo di Cremona, da realizzare per lotti nel medio – lungo periodo. Attualmente sono proposti due corridoi alternativi che, comunque, non determinano salvaguardia urbanistica (**efficacia orientativa**).

R14 - Autostrada regionale Cremona - Mantova: viene recepito il progetto preliminare approvato nella conferenza dei servizi regionale ai sensi della L.R. 9/2001 (d.g.r. n. VII/15954 del 30.12.2003 pubblicata sul BURL n. 21 - 1° suppl. straordinario del 27.1.2004), che oltre al tracciato del corpo principale prevede varie opere complementari, quali le **varianti di Cappella de' Picenardi (SP 28), Torre de' Picenardi (SP29), di Voltido e Drizzona (SP 70)**, il collegamento tra la SS 10 e la Sp 27 tra Gadesco Pieve Delmona e Malagnino (**variante alla SP 26**). Inoltre è previsto il **potenziamento della ex S.S. 343** Asolana nel tratto tra Piadena e San Giovanni in Croce ed una **variante** in corrispondenza di **San Giovanni in Croce ad Ovest dell'abitato**, di collegamento tra la ex S.S. n. 343 con la S.P. n. 87 "Giuseppina". In data 30/06/2008 è stato presentato il progetto definitivo che risulta attualmente in fase di istruttoria presso il Ministero dell'Ambiente per la V.I.A. . Successivamente all'approvazione definitiva e alla piena efficacia giuridica si procederà all'aggiornamento del PTCP (**efficacia prescrittiva e prevalente**).

DIRETTRICE BRESCIA – PARMA S.P. CR ex S.S. n. 343 "Asolana"

L'intero asse stradale della "Asolana" è oggetto di previsioni di riqualificazione in sede o tramite variazioni del tracciato in corrispondenza dell'attraversamento dei centri abitati di San Giovanni in Croce e Casalmaggiore che figurano come opere complementari dei progetti autostradali di TIBRE (vedi punto N5) e CREMONA – MANTOVA (vedi punto R14). La variante all'"Asolana" per evitare l'attraversamento di Piadena è già stata realizzata con la relativa tangenziale Sud – Ovest. Per tale direttrice è inoltre previsto:

R15 – in alternativa alla variante all'abitato di San Giovanni in Croce, inserita come opera complementare nel progetto preliminare e definitivo dell'autostrada Cremona-Mantova (vedi p.to R14) sono attualmente in corso studi per individuare una secondo possibile tracciato ad Est di San Giovanni in Croce (**efficacia orientativa**). In previsione vi è

anche un raccordo tra la predetta infrastruttura, il comune di Casteldidone e la Provincia di Mantova lungo la SP 9 (**efficacia orientativa**).

DIRETTRICE CASALMAGGIORE – VIADANA S.P. ex S.S. n. 358 "Di Castelnuovo"

R16 - Dopo l'entrata in esercizio del tratto centrale compreso tra la S.P. ex S.S. n. 420 "sabbionetana" e la SP n. 10, il completamento della realizzazione della tangenziale nord di Casalmaggiore – Viadana figura come opera complementare dei progetti autostradali di TIBRE (vedi punto N5) nel tratto compreso tra la **SP ex SS 343 Asolana e la SP ex SS 420 Sabbionetana**". Resta a carico della Regione e degli enti locali il **tratto che dalla SP 10 arriva a Viadana (MN) sulla "Castelnuovese"** (**efficacia prescrittiva e prevalente**).

Infrastrutture su ferro

Per tale modalità di trasporto sono previste le seguenti opere infrastrutturali:

R17 - Raccordo ferroviario merci tra Casalmaggiore – Viadana - Pomponesco – Dosolo. E' stato approvato il progetto preliminare con D.G.P. n. 44 del 03.03.2006 dalla Provincia di Mantova. Nella convenzione approvata con D.G.R. 12/11/2004 n.VII/19362 la Regione e tutti gli enti locali interessati "intendono disciplinare i reciproci compiti e rapporti in relazione alla realizzazione del raccordo ferroviario tra Casalmaggiore e Viadana" (art. 2). In base agli accordi stipulati, la Provincia di Mantova svolge il ruolo di ente coordinatore dell'iniziativa e provvede alla progettazione preliminare dell'opera, avvalendosi anche di un Comitato Tecnico cui partecipano tramite un proprio rappresentante gli enti sottoscrittori (art. 9). Anche RFI fa parte del Comitato Tecnico pur non partecipando alla Convenzione. (**efficacia prescrittiva e prevalente**).

R18 - Prolungamento della metropolitana MM3 di Milano dalla stazione di San Donato a Paullo. (**efficacia orientativa**).

Collegamenti idroviari

Per tale modalità di trasporto sono previste le seguenti opere infrastrutturali:

R19 – Sistema Idroviario Padano - Veneto (L. 380/90): al fine di migliorare la funzionalità e l'efficacia del trasporto merci mediante navigazione interna sono previsti diversi interventi localizzati all'interno del sistema Idroviario Padano - Veneto sul territorio cremonese, tra cui: il prolungamento del Canale Milano – Cremona – Po oltre l'attuale terminale di Tencara di Pizzighettone come mera presa d'atto di previsioni della programmazione sovraprovinciale (**efficacia orientativa**); il potenziamento delle infrastrutture intermodali portuali (acqua-ferro e ferro-gomma) con la realizzazione del previsto polo logistico nel porto di Cremona (**efficacia orientativa**); la realizzazione di un nuovo polo industriale Intermodale in corrispondenza dell'attuale fine del Canale MI-CR-Po in località Tencara di Pizzighettone con il potenziamento della banchina commerciale di Pizzighettone (**efficacia orientativa**). Di fondamentale importanza risultano inoltre gli interventi di sistemazione in corrente libera in alveo del fiume Po lungo la tratta Cremona Foce Mincio, atti a garantire il transito delle navi di V classe CEMT per almeno 340 gg/anno che consentiranno, grazie alla possibilità di accedere attraverso il Mincio al Canale Mantova –Adriatico al collegamento con il mare per tutto l'anno (**efficacia orientativa**).

R20 – Navigazione turistica: dal punto di vista turistico la provincia di Cremona è dotata di un porto interno turistico (collocato nel Porto fluviale di Cremona) a cui si accede tramite la Pre-avanconca di recente realizzazione per ovviare ai problemi legati all'abbassamento dell'alveo fluviale registrati negli ultimi anni. Ciò nell'attesa della realizzazione di una nuova conca. Sul territorio provinciale sono stati inoltre realizzati negli ultimi anni diversi attracchi turistici in alveo, attrezzati per la sosta di navi turistiche di VI e V Classe CEMT e direttamente collegati con la rete delle ciclabili atte a consentire l'interscambio turistico (Acqua – bici).

Tali attracchi (**efficacia orientativa**) sono:

- Attracco Turistico di Cremona (Largo Marinai D'Italia)
- Attracco Turistico di Gerre de' Caprioli Loc. Bosco ex Parmigiano (Ex Piarda Guidotti)
- Attracco Turistico di Stagno Lombardo Loc. Brancere
- Attracco Turistico di San Daniele Po Loc. (Isola Pescaroli)
- Attracco Turistico di Motta Baluffi
- Attracco Turistico di Casalmaggiore (Lido Po)

Ulteriori infrastrutture fluviali, facenti parte del sistema idroviario in provincia di Cremona sono collocate in Adda con l'attracco di Pizzighettone.

Tali infrastrutture non sono direttamente collegate con il sistema Idroviario e con il Po a causa delle traverse collocate il alveo a valle del Ponte di Pizzighettone e a Crotta d'Adda, tuttavia negli ultimi anni sono stati effettuati interventi di dragaggio in Adda che hanno permesso di ottenere le necessarie condizioni di navigabilità a monte di Pizzighettone, consentendo un rapido sviluppo della navigazione turistica nonché il collegamento con il "porto" di Formigara e la sponda lodigiana (**efficacia orientativa**).

4.2.3. Infrastrutture di interesse Provinciale

Si tratta delle opere infrastrutturali inserite nella programmazione provinciale e la cui procedura di approvazione e di finanziamento fa riferimento ad accordi tra i diversi livelli degli enti locali.

Infrastrutture su gomma

Per tale modalità di trasporto sono previste le seguenti opere infrastrutturali:

- P1** - un corridoio a sud di **Rivolta d'Adda** con la funzione di circonvallazione Sud del centro abitato e di **collegamento della S.P. n. 1 con la S.P. n. 90 (efficacia orientativa)**;
- P2** - un corridoio in **variante alla S.P. n. 1** in corrispondenza di **Spino d'Adda** che costituirà la tangenziale est all'abitato (**efficacia orientativa**).
- P3** - la **tangenziale sud di Pandino in variante alla S.P. n. 90**, i cui lavori sono in corso di affidamento (**efficacia prescrittiva e prevalente**);
- P4** - le alternative di tracciato, discusse e assunte dal PTCP attraverso il Piano Territoriale d'Area di Crema per la realizzazione di una tangenziale ovest a **Campagnola Cremasca** come **variante alla S.P. 19; (efficacia orientativa)**;
- P5** un corridoio di collegamento tra la SP 2 e la SP 19 che interessa i territori comunali di Pieranica, Quintano e Capralba e che garantirebbe anche l'accesso da Crema al casello di Caravaggio posto lungo la futura BRE.BE.MI. A seguito dell'approvazione del Piano Territoriale d'Area dell'Alto Cremasco è stato posto in salvaguardia il corridoio ivi individuato (**efficacia prescrittiva e prevalente**);

- P6** - un corridoio di **potenziamento** della S.P. 44 e S.P. 63 denominata della "Melotta" tra Soncino e Ricengo (**efficacia orientativa**);
- P7** - un nuovo **collegamento** tra la le S.P. 5, S.P. 13, S.P. 14 relativo al **completamento del "Sentiero dell'Adda"** posto a Nord-Est dei comuni di **Montodine e Gombito** (**efficacia orientativa**);
- P8** - un nuovo corridoio per una **tangenziale sud nel Comune di Soresina** e un piccolo tratto a nord in variante alla SP 84 per il miglioramento del raccordo con le infrastrutture esistenti (**efficacia orientativa**);
- P9** - la Circonvallazione Sud di Corte de' Frati in variante all'attuale tracciato della S.P. n. 26 e la viabilità di adduzione a servizio del polo industrialee al futuro casello autostradale (vedi punto N4). In data 09 luglio 2008 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa fra la Provincia di Cremona, il Comune di Corte de' Frati e la Società Autostrade Centro Padane S.p.A. (**efficacia prescrittiva e prevalente**);
- P10** - un nuovo corridoio come variante alla S.P. 86 che assolverebbe anche alla funzione di circonvallazione ovest della frazione Cignone del Comune di Corte de' Cortesi (**efficacia orientativa**);
- P11** - un nuovo corridoio di collegamento tra la S.P. 33 e la S.P. 93 tra i comuni di Grontardo e Pescarolo (**efficacia orientativa**).

Infrastrutture ciclabili

La rete provinciale dei percorsi ciclabili è costituita da tracciati sia esistenti che in fase di studio o progettazione. Le piste e i percorsi ciclabili sia esistenti che di previsione sono sottoposti a salvaguardia del PTCP ai sensi dell'art. 19 c. 6 della Normativa e parimenti rappresentati nell'elaborato D - Carta delle tutele e delle salvaguardie. Essi sono:

- P12** - PERCORSO CICLABILE DELLE CITTÀ MURATE - (Pizzighettone, Formigara, San Bassano, Cappella Cantone, Soresina, Genivolta, Soncino).
 Il progetto ha lo scopo di unire le valli fluviali dell'Oglio e dell'Adda passando per la "Valle dei Navigli", integrandosi anche con i Parchi e le Riserve regionali, attraversando la provincia da Sud a Nord.
 Il percorso tocca inoltre due Parchi Locali di Interesse Sovracomunale della "Valle del Serio Morto" e di "Ariadello e Valle dei Navigli" e passa dallo snodo idrografico delle "Tombe Morte", stazione importante del progetto "Il territorio come Ecomuseo", dove si collega ai percorsi ciclabili provinciali del "Canale Vacchelli" e dei "Navigli". Grazie a tutte queste caratteristiche la ciclabile acquisisce valenza maggiore di una semplice "pista", configurandosi a pieno diritto come Greenway.
 Costituisce il tracciato guida paesaggistico n. 50 del PTR (Ciclopista delle Città Murate). Il Percorso, lungo Km. 37,500 circa **è già realizzato**.
- P13** - PERCORSO CICLABILE DEL CANALE VACCHELLI - (Spino d'Adda, Pandino, Dovera, Monte Cremasco, Vaiano Cremasco, Bagnolo Cremasco, Cremona, Crema, Izano, Salvirola, Trigolo, Cumignano, Genivolta).
 Il progetto unisce i tre Parchi regionali dell'Oglio, del Serio e dell'Adda, il "PLIS del Tormo" ed il futuro "PLIS del Moso", partendo dal Santuario di Ariadello, punto nodale del "PLIS di Ariadello e della Valle dei Navigli", attraversando l'area cremasca da Ovest ad Est. In località "Tombe Morte" di Genivolta si collega ai percorsi ciclabili provinciali delle "Città Murate" e dei "Navigli"
 Costituisce parte del tracciato guida paesaggistico n. 48 del PTR (Greenway dei Navigli Cremaschi e Cremonesi). Il Percorso, lungo Km. 35,800 circa **è già realizzato**.
- P14** - PERCORSO CICLABILE DELLA GOLENA DEL FIUME PO

È un percorso lungo l'argine maggiore del grande fiume che collega tutti i Comuni del "Parco locale di interesse sovracomunale del Po" (Cremona, Gerre de' Caprioli, Stagno Lombardo, Pieve d'Olimi, San Daniele Po, Motta Baluffi, Torricella del Pizzo, Genivolta, Martignana di Po, Casalmaggiore), utilizzando come sedime la via alzaia e gli argini golenali, correndo da Ovest ad Est parallelamente al corso del Fiume Po.

Il progetto è integrato con quello dei percorsi a scala regionale e transnazionale itinerario 8 Eurovelo Mediterranean Route Cadice-Atene-Cipro e Rever Med e fa parte del più esteso "Percorso del Fiume Po" che tocca le province di Lodi, Pavia, Cremona e Mantova.

Costituisce parte del tracciato guida paesaggistico n. 53 del PTR (Sentiero del Po).

Il Percorso, lungo Km. 61,400 circa **è già realizzato**, finanziato dalla Regione Lombardia ai sensi della Legge 135/2001.

P15 - PERCORSO CICLABILE DELL'ANTICA STRADA REGINA

Riqualifica il tracciato della vecchia strada "Castelleonese", raccordando il territorio dei Comuni di Cremona, Castelveverde, Sesto ed Uniti, Grumello Cremonese, Annicco e Soresina e collegando il capoluogo al "Percorso Ciclabile delle Città Murate" e al "Percorso Ciclabile del Canale Vacchelli".

Costituisce il tracciato guida paesaggistico n. 51 del PTR (Ciclabile dell'Antica Regina Cremonese). Il Percorso, lungo Km. 26,000 circa **è già realizzato**, inserito nel progetto integrato "Il piacere della scoperta", finanziato dalla Regione Lombardia ai sensi della L.R. 8/2004.

P16 - PERCORSO CICLABILE DELL'ANTICA POSTUMIA

Lungo le tracce della Postumia romana unisce il capoluogo al Parco Oglio Sud, raccordando i Comuni di Cremona, Malagnino, Gadesco P.D., Vescovato, Pieve S. Giacomo, Cappella de' Picenardi, Derovere, Cà d'Andrea, Voltido, Piacenza e Calvatone. Fa parte del più esteso "Percorso del Fiume Po" che tocca le province di Lodi, Pavia, Cremona e Mantova, nonché della rete ciclabile europea EUROVELO – itinerario 8.

Costituisce parte del tracciato guida paesaggistico n. 49 del PTR (Via Postumia).

Il Percorso, lungo Km. 41,200 circa è di previsione. Il progetto, a regia regionale, è inserito nell'AQST) Tratto S.Felice (Cremona) – Pieve S.G. entro settembre 2010 **(efficacia prescrittiva e prevalente)**.

I progetti di completamento della rete provinciale dei percorsi ciclabili sono i seguenti:

P17 - PERCORSO CICLABILE DEL FIUME PO – Opere di completamento in Comune di Crotta d'Adda (Percorso ciclabile Adda-Po) Completamento in Comune di Crotta d'Adda dell'itinerario della Ciclabile della Golena del Po.

Il progetto provinciale prevede il recupero del sedime dell'argine maestro del fiume Adda, dal confine con il Comune di Pizzighettone al confine con il Comune di Spinadesco, al fine di completare il percorso ciclabile esistente.

Il percorso tocca la riserva naturalistica dell'Adda Morta a Pizzighettone, i boschi delle Gerre e le due oasi naturalistiche di Cà del Biss e delle Caselle sul territorio di Crotta d'Adda e fa parte integrante del più esteso percorso del Fiume Po che tocca le province di Lodi, Pavia, Cremona e Mantova, nonché della rete ciclabile europea EUROVELO – itinerario 8 – Mediterranean Route Cadice-Atene-Cipro, oltre a collegarsi al percorso ciclabile provinciale delle "Città Murate" che da Pizzighettone conduce fino a Soncino.

Costituisce parte del tracciato guida paesaggistico n. 42 del PTR (Greenway della valle dell'Adda) e parte del n. 53 (Sentiero del Po).

Il Percorso, lungo Km. 13,800 è **già realizzato**, inserito nel progetto integrato "Il piacere della scoperta" finanziato dalla Regione Lombardia ai sensi della L.R. 8/2004.

P18 - PERCORSO CICLOPEDONALE DEI NAVIGLI

Da Cremona a Casalbuttano (dove prende il nome di "Ciclabile del Naviglio di Cremona"), interessando i Comuni di Cremona, Castelveverde, Pozzaglio e Casalbuttano, e da Casalbuttano a Genivolta, interessando anche i Comuni di Azzanello e Casalmorano. Il percorso ciclabile corre nella prima parte lungo il Naviglio Grande, prosegue lungo il Naviglio Città di Cremona e termina, dopo una suggestiva deviazione ombreggiata in comune di Azzanello, lungo ancora il Naviglio della Città di Cremona in località "Tombe Morte" di Genivolta dove si collega ai percorsi ciclabili provinciali delle "Città Murate" e del "Canale Vacchelli". Il progetto si inserisce all'interno del progetto Vi.A.Ter, per una fruizione turistico-ricreativa delle vie d'acqua, valorizzando nel contempo l'attrattiva dello snodo idrografico delle "Tombe Morte", stazione importante del progetto "Il territorio come Ecomuseo". Costituisce parte del tracciato guida paesaggistico n. 48 del PTR (Greenway dei Navigli Cremaschi e Cremonesi) e parte del n. 47 (La Via del Cardo Romano). Il Percorso, lungo Km. 26,300, è **già realizzato**.

P19 - PERCORSO CICLOPEDONALE PO-OGGIO (Ciclabile Cremona-Brescia)

Seguendo il corso dei canali irrigui (Robecco e Grumone), raggiunge il confine provinciale collegandosi al Parco Oglio Nord, alla rete delle ciclabili bresciane ed alla "Greenway dell'Oglio". Il percorso della ciclabile che si snoderà tra Cremona e Robecco d'Oglio ripercorre in larga misura il cavo Robecco, lungo la ex S.S. 45 bis, con inizio nel territorio comunale di Cremona. In frazione Brazzuoli (Comune di Pozzaglio) si imbecca la cosiddetta "Siberiana" fino alla frazione di Pieve Grumone (Comune di Corte De' Frati): da qui, percorrendo la SP21, si arriva a Robecco d'Oglio. Il Percorso, lungo Km. 16,000 circa è **di previsione (efficacia prescrittiva e prevalente)**: tratto Brazzuoli-Robecco d'Oglio (entro sett. 09) I° Lotto (Cremona-Brazzuoli) richiesto finanziamento con contributi Vi.A.Ter. II° Lotto (Brazzuoli-Robecco d'Oglio) progetto a regia regionale inserito nell'Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale (AQST) del 2008.

P20 - CICLABILE CREMONA-SPINADESCO

Collegamento del Comune di Cremona con il Comune di Spinadesco e la ciclabile del Po. Il Percorso, lungo Km. 6,000 circa è di previsione **(efficacia prescrittiva e prevalente)**. Farà parte del tracciato guida paesaggistico n. 53 del PTR (Sentiero del Po). Chiesto finanziamento regionale attraverso il Sistema Turistico Po di Lombardia.

P21 - CREMONA – PARCO OGLIO SUD

Collegamento del capoluogo di provincia, snodo della rete delle ciclabili, con la rete dei percorsi del Parco Oglio Sud, raccordando i territori dei Comuni di Cremona, Persico Dosimo, Grontardo, Gadesco Pieve Delmona, Pescarolo, Gabbioneta, Scandolara Ripa D'Oglio. Progetto definitivo Tratto da frazione Maristella (Comune Cremona) a frazione Persichello (Comune Persico Dosimo). Il Percorso, lungo Km. 15,000 circa, è in parte di previsione **(efficacia prescrittiva e prevalente)**. Sono già stati realizzati dalle rispettive Amministrazioni i tratti in Comune di Cremona e Persico Dosimo mentre il tratto da fraz. Maristella (Cremona) a fraz. Persichello (Persico Dosimo) è da realizzare entro 2009.] Chiesto finanziamento regionale attraverso il Sistema Turistico Po di Lombardia.

P22 - CREMA – PARCO ADDA SUD

Percorso ciclabile di collegamento tra Crema e i percorsi ciclabili del Parco Adda Sud . Comuni di Crema, Ripalta Arpina, Ripalta Guerina, Montodine. Sviluppo totale circa km. 10,000. Percorso di previsione **(efficacia prescrittiva e prevalente)**. Chiesto finanziamento regionale attraverso il Sistema Turistico Po di Lombardia.

P23 - CICLOVIA DEL PIANALTO DELLA MELOTTA (CICLABILE Vi.A.Ter. MELOTTA-BG)

Collegamento dalla ciclopista del Canale Vacchelli ai confini con la Provincia di

Bergamo. Comuni di Salvirola, Romanengo, Casaletto di Sopra. Sviluppo totale circa km. 12,000. Percorso di previsione (**efficacia prescrittiva e prevalente**). Chiesto finanziamento regionale attraverso il Sistema Turistico Po di Lombardia.

P24 - PERCORSO CICLABILE DEL PELLEGRINO

L'intervento propone la creazione di una serie di percorsi ciclabili che ripercorrono in larga misura quella che probabilmente era la rete delle strade romane, con l'intenzione di collegare i centri religiosi. Il tracciato interessa i comuni dell'area cremasca e si identifica con un percorso di valorizzazione turistico-culturale-religiosa dei centri attraversati che rientra nell'ambito più vasto di recupero dell'ambiente rurale, in particolare del paesaggio e della campagna cremonese.

Il progetto permetterà di proporre un circuito completo di visita a 8 tra Santuari e Chiese millenarie nelle località di S.Bassano, Castelleone, Izano, Crema, Abbazia Cerreto e Caravaggio attraverso percorsi naturalistici in aree di pregio e protette. Permetterà altresì di raccordare:

- i circuiti del Parco Regionale Adda Sud con quelli del Parco Regionale del Serio e il PLIS del Serio Morto;
- la rete delle ciclabili del Cremasco (approvate ed inserite nel PTA) con la rete del Castelleonese (7 circuiti);
- la rete delle ciclabili provinciali tra la ciclabile del Canale Vacchelli e quella delle Città Murate, permettendo interconnessioni con la rete delle ciclabili della Provincia di Lodi e la rete delle ciclabili della Provincia di Bergamo.

Il Percorso, lungo Km. 27,000 circa è in gran parte **di previsione (efficacia prescrittiva e prevalente)**. Chiesto finanziamento regionale attraverso il Sistema Turistico Po di Lombardia.

Infrastrutture aeroportuali

Per quanto riguarda le infrastrutture aeroportuali si prevede:

P25 - un nuovo aeroporto di 3° livello a Cremona (**efficacia orientativa**): per definire l'individuazione cartografica del sito, secondo la richiesta della Regione, sarà necessario un approfondimento che evidenzii anche le possibili implicazioni indotte sul sistema insediativo ed infrastrutturale connesse alla realizzazione dell'infrastruttura.

4.2.4. Infrastrutture locali di interesse sovracomunale

Si tratta di opere infrastrutturali comunali che per funzione di connessione o relazione assumono un valore sovracomunale.

C1 – E' previste la bretella sud di Offanengo come potenziamento della ex S.S. 235 e recepita dal Piano territoriale d'area del Cremasco (**efficacia orientativa**).

C2 - il nuovo collegamento tra la "Paullese" e la S.P. 24 – S.P. 16 Fiesco - Madignano come nuova realizzazione e che comunque, rimane un tracciato da approfondire nel Piano della Viabilità Provinciale anche se fortemente subordinato all'ipotesi di tracciato a della nuova SS 591 a nord di Madignano, che con la presente variante viene abbandonata (**efficacia orientativa**).