



*Comune di Castellucchio*  
*Provincia di Mantova*  
*Il Sindaco*

Castellucchio, 16.12.2020

Prot. 10212

Spett.le  
Ministero dell'Ambiente e  
della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per la crescita  
sostenibile e la qualità dello sviluppo  
DIVISIONE V – Sistemi di Valutazione  
Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 - ROMA  
[CRESS-5@minambiente.it](mailto:CRESS-5@minambiente.it)  
[CRESS@PEC.minambiente.it](mailto:CRESS@PEC.minambiente.it)

Oggetto: ID5610 – Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'articolo 23 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e Verifica Piano di Utilizzo Terre ex DPR 120/2017 art. 9. Progetto Definitivo del raddoppio della tratta Piadena-Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova.

Trasmissione delle Osservazioni sulla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi del comma 3° art. 24 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Con riferimento alla Vostra comunicazione prot. nr. 87181 del 28.10.2020 – MATTM\_ (ID5610), pervenuta via pec presso lo scrivente ente e assunta al protocollo comunale n° 8795 in data 28.10.2020, si trasmettono, in allegato alla presente, le Osservazioni riguardanti la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) del Progetto Definitivo di raddoppio della tratta Piadena-Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova.

In particolare trasmettiamo:

- Doc. prot. 10207 – Raddoppio ferroviario Piadena-Mantova progetto sottoposto a VIA OSSERVAZIONI - del 30/11/2020 a firma del Sindaco Ing. Romano Monicelli completo di elaborati grafici a corredo, a firma dell'urbanista incaricato Ing. Gabriele Squassabia.

Si rimane sin da ora a disposizione dello spettabile Ministero in indirizzo al fine di fornire ulteriori chiarimenti che lo stesso riterrà necessari.



# Comune di Castellucchio

Provincia di Mantova

Il Sindaco

---

**I riferimenti cui potrete rivolgervi per le vie brevi sono i seguenti:**

- Sindaco Ing. Romano Monicelli – cell. 348.3011279  
mail: [sindaco@comunecastellucchio.it](mailto:sindaco@comunecastellucchio.it)
- Resp. Area Tecnica: Geom. Milena Grespan – cell. 3317318640  
Mail: [responsabile.servizio.tecnico@comunecastellucchio.it](mailto:responsabile.servizio.tecnico@comunecastellucchio.it)

Distinti saluti

Il Sindaco

Ing. Romano Monicelli



**RADDOPPIO FERROVIARIO**  
**Piadena – Mantova**  
**Progetto sottoposto a VIA**  
**Osservazioni**

Castellucchio 30 novembre 2020

Il Sindaco  
Ing. Romano Monicelli



*Comune di Castellucchio*  
*Provincia di Mantova*  
*Il Sindaco*

**Premessa:** In data 8 maggio 2020, via PEC, è pervenuta richiesta di censimento delle interferenze **dell'Autostrada Regionale Cremona-Mantova**, finalizzato alla loro risoluzione, con la necessità di completare l'attività entro il 15 luglio 2020.

In data 29 maggio 2020 sono pervenute le planimetrie in formato PDF del Progetto del **Raddoppio Ferroviario della linea Piacenza – Mantova** e opere civili, da ITALFERR che comunicava di rimanere in attesa della stima dei costi e dei progetti di risoluzione delle interferenze.

In data 28 ottobre 2020 è stata avviata la procedura di V.I.A. con invio delle relative tavole ed aprendo un periodo con termine di 60 gg per la predisposizione ed invio di osservazioni.

Precisiamo in via preliminare che, quanto ad eventuali sottoservizi od interferenze con linee aeree, occorre far riferimento al Gruppo TEA S.p.A., le cui partecipate gestiscono i servizi di acquedotto ed illuminazione pubblica, ad AscoPieve che gestisce la rete di distribuzione del Gas Metano oltre ovviamente ad ENEL, TIM e MyNet.

Ci preme invece rilevare, come già fatto esplicitamente con le note già inviate, che le interferenze di maggior peso ed impatto del progetto in esame, sono dovute:

- **alla chiusura dei passaggi a livello** che divide in due territori abitati spesso attigui, problema affrontato e risolto solo in parte con sovrappassi;
- **ai sovrappassi stessi**, anche in considerazione del fatto che il tracciato previsto per il Raddoppio Ferroviario attraversa il territorio del Comune di Castellucchio nelle vicinanze del centro abitato del capoluogo, parallelamente al vicino sedime in progetto per l'Autostrada Cremona Mantova.

A tal proposito, come risulta evidente dall'esame della presente nota "Osservazioni al Progetto sottoposto a VIA", anche il Progetto Autostradale prevede sovrappassi in prossimità di tutti i passaggi a livello da chiudere e, quindi, risulta indispensabile un adeguato raccordo di fasatura tra i due progetti.

Infatti il contesto più sopra configurato, oggettivo e pertanto indiscutibile, impone una visione progettuale d'insieme per superare o mitigare, su tutto il territorio interessato, gli effetti delle interferenze tra raddoppio ferroviario, sovrappassi, viabilità esistente e pianificata, paesaggio e centri urbani. Esse infatti impattano inevitabilmente su aspetti fondamentali delle realtà locali attraversate. Ne sono esempi eclatanti i seguenti:

- **il contesto urbanistico** in rapporto alle imponenti dimensioni dei sovrappassi, alla data programmati da entrambi i progetti in maniera del tutto sconsiderata in quanto elaborati – a quanto appare – senza la preventiva necessaria fasatura. Peraltro è del tutto evidente, in taluni casi, l'inaccettabile duplicazione con inutile spreco di denaro pubblico e di suolo agricolo della fertile Pianura Padana.
- **le abitudini di vita relazionale dei cittadini**, per le barriere che vengono a crearsi in maniere eccessivamente accentuata, talvolta con l'aggravante della compresenza di entrambe le infrastrutture (autostrada e raddoppio ferroviario), peraltro inibendo percorsi secolari consolidati senza un adeguato studio "compensativo".

Di questi aspetti abbiamo già dato evidenza (senza alcun esito tangibile) ad ITALFERR ed RFI, con la nota del 2 marzo scorso, chiedendo contestualmente di incontrarci per consolidare soluzioni maggiormente compatibili ed accettabili anche dal territorio attraversato. Infatti si vuole evitare



*Comune di Castellucchio*  
*Provincia di Mantova*  
*Il Sindaco*

di dover rivedere pesantemente l'impostazione generale a progettazione esecutiva ultimata o, peggio ancora, di incorrere in fastidiosi e defatiganti contenziosi con l'Ente Comune o con i Privati.

Questi incontri, richiesti unitamente a tutti i Comuni interessati ed ai quali sarebbe quantomai opportuna la presenza di Regione Lombardia e della Società incaricata per l'Autostrada Cremona Mantova, non sono stati ancora programmati, né di essi abbiamo avuto alcun riscontro.

Li risollecchiamo quindi anche in questa sede, convinti che sia più facile trovare ora le soluzioni adeguate piuttosto che in prossimità delle fasi di affidamento dei lavori.

**Osservazioni generali:** Entrando nel merito si sottolineano nuovamente due aspetti che sono il riferimento principale delle osservazioni esplicitate nel seguito della presente Relazione Tecnica.

Ad essi ne aggiungiamo un terzo, di carattere più generale, legato alle modalità di realizzazione del progetto ed al relativo cronoprogramma.

*A.1 – Interferenze sulla viabilità:* Gli elaborati inviatici prevedono la soppressione di tutti i Passaggi a Livello (PL) attualmente a raso, sostituendoli, solo in parte, con soluzioni a Cavalcaferrovia, in adiacenza ai PL soppressi o in posizione diversa. In tal modo, però, a fronte di un sensibile miglioramento in termini di sicurezza e velocizzazione degli attraversamenti e dell'eliminazione delle estenuanti attese di fronte alle "sbarre chiuse", in alcuni casi si creano barriere invalicabili in strade di comunicazione abituale e tradizionale tra quartieri molto vicini tra loro, o tra Capoluogo e Frazioni (in particolare Castellucchio da e verso Gabbiana).

Alcune delle osservazioni puntuali individuate come necessarie dal Comune di Castellucchio, tendono proprio ad attenuare questi effetti negativi, senza la pretesa di annullarli completamente ma con l'obiettivo di evitare che la progettata modernizzazione della infrastruttura ferroviaria pesi più del necessario sulla rete stradale esistente. Le tavole progettuali, disponibili alla data, non colgono nemmeno in piccola parte le osservazioni già inoltrate da questo Comune a fronte dello Studio Tecnico Economico di Fattibilità.

*A.2 – Interferenze con il tracciato Autostrada CR – MN:* In prossimità della linea ferroviaria da raddoppiare, nel territorio del Comune di Castellucchio, corre anche il tracciato dell'Autostrada Cremona-Mantova, inserito nel nostro PGT secondo le indicazioni progettuali della "Società affidataria" all'uopo incaricata da Regione Lombardia. E' quindi inevitabile che alcune infrastrutture inserite nel progetto autostradale (vedi cavalcaferrovia piuttosto che sovrappassi autostradali) abbiano effetti ed obiettivi comuni e/o sovrapposti con i corrispondenti del raddoppio ferroviario. Per questo anche nel merito delle osservazioni continuiamo a sollecitare una visione coordinata e sinergica, al fine di evitare incongruenze evidenti, diseconomie di realizzazione e spreco di suolo inutilmente sottratto alla fiorente agricoltura nostrana.

**A supporto di ciascuna delle osservazioni illustrate nel seguito, si allega la rispettiva tavola illustrativa, con evidenza delle criticità riscontrate, di cui si chiede il superamento.**

*A.3 – Modalità di realizzazione e cronoprogramma:* Dagli elaborati progettuali si evince che la realizzazione del progetto, avviene in totale interruzione di servizio. Questo significa che, da inizio



*Comune di Castellucchio*  
*Provincia di Mantova*  
*Il Sindaco*

*lavori sino ad avvenuto collaudo positivo della nuova linea ferroviaria raddoppiata, i territori che insistono sulle Stazioni di Mantova, Castellucchio e Marcaria rimarranno scollegati tra di loro e privi di collegamento con Milano. E' indubbiamente un caro prezzo pagato nella prospettiva, per ora tutt'altro che certa, di collegare Mantova a Milano con una linea ferroviaria modernizzata e sicura.*

*L'accettabilità del progetto è quindi legata a tre fattori fondamentali:*

- indicazione di tempi certi circa la pianificazione/finanziamento del raddoppio della tratta Piacenza – Codigo, stante il fatto che sarebbero sproporzionati ed ingiustificati sia l'investimento economico che l'impatto ambientale se l'obiettivo fosse solo il raddoppio tra Mantova e Piacenza.*
- cronoprogramma chiaro e controllabile dal territorio per garantire tempi certi di realizzazione con possibilità di intervento in caso di ritardi ingiustificati.*
- definizione dei servizi sostitutivi, concordata con il territorio, nel frattempo, privo del collegamento ferroviario, per valutarne la congruità e compatibilità sia degli utenti pendolari che di merci.*

**PL soppressi sul territorio del Comune di Castellucchio:**

<b>PL - Chilometrica</b>	<b>Strada</b>	<b>Cavalcaferrovia</b>
PL – KM 75 + 662	<i>Strada Via Laghetto</i>	SI
PL – KM 76 + 980	<i>Strada Via Sabbioni</i>	NO
PL – KM 78 + 463	<i>Via della Repubblica</i>	SI (spostato)
PL – KM 79 + 634	<i>Strada Via Crocette – SP55</i>	SI
PL – KM 80 + 574	<i>Strada Via Fontana</i>	No
PL – KM 81 + 561	<i>Strada Via Fontana</i>	No

Nel seguito, per ogni PL soppresso, evidenzieremo sia la soluzione Autostradale che quella del Raddoppio Ferroviario, per rimarcare le incongruenze e le necessità di fasatura, unitamente alle necessarie modifiche.



**Osservazioni puntuali**

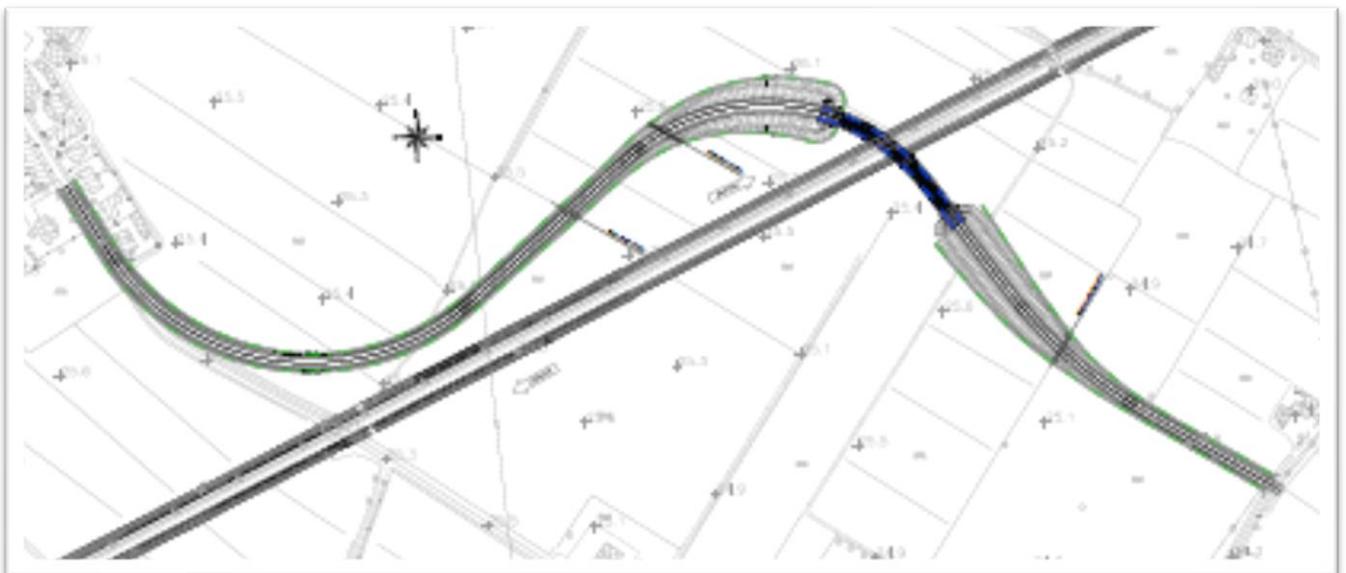
**Osservazioni N. 1 – Rif. Tav. “Osservazione 1”**

**PL – KM 75 + 662 - Strada Via Laghetto:**

**Autostrada**



**Raddoppio Ferroviario**





*Comune di Castellucchio*  
*Provincia di Mantova*  
*Il Sindaco*

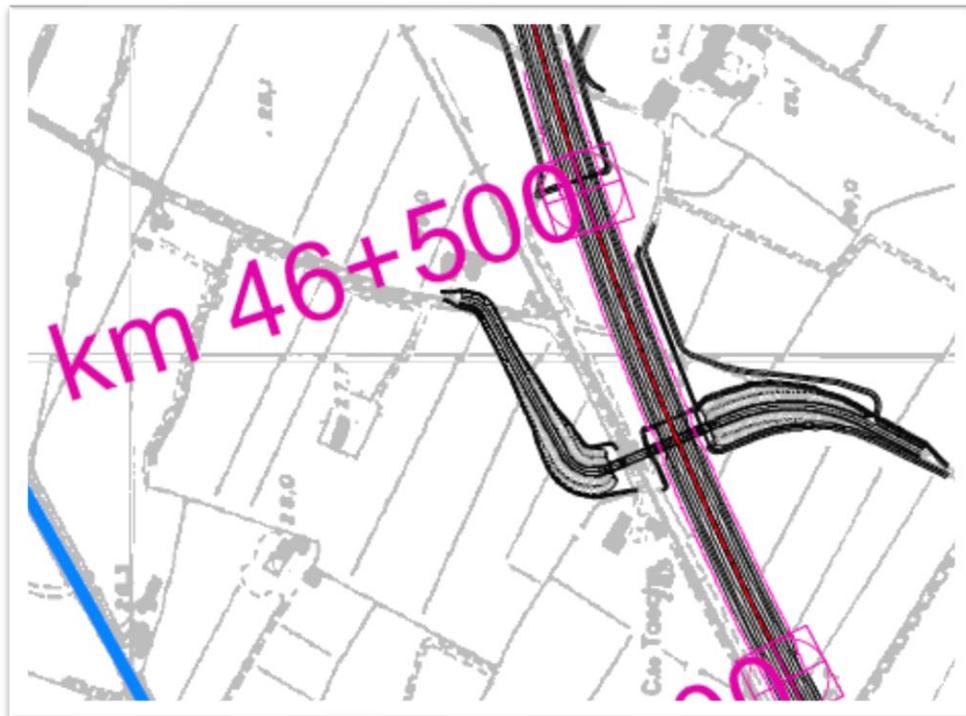
Nella formulazione attuale le soluzioni di sovrappasso di autostrada e linea ferroviaria raddoppiata appaiono molto simili. Circa la proposta inserita nel progetto di raddoppio ferroviario si effettuano le seguenti due importanti osservazioni:

Osservazione 1.1: Il tracciato di discesa dal sovrappasso, lato Ospitaletto, entra nel perimetro urbano a ridosso delle abitazioni adiacenti alla Strada Laghetto. Si chiede di adeguare i raggi di curvatura dell'intera infrastruttura al fine di concludere la discesa prima dell'inizio del perimetro abitato. Per questo aspetto è preferibile il percorso delineato nel progetto dell'Autostrada. Alleghiamo la **Tav. Osservazione 1** che rappresenta, in merito, una proposta di soluzione.

Osservazione 1.2: Il sovrappasso in uscita da Ospitaletto "discende" ortogonalmente a Strada Sabbioni che, con un breve tratto si collega alla Strada Laghetto. Si evidenzia a tal proposito l'assoluta necessità di allargare e ridisegnare la Strada Sabbioni nel tratto di collegamento alla Strada Laghetto al fine di renderne "fluida" la percorrenza da e verso Ospitaletto.

**PL – KM 76 + 980 - Strada Via Dossi Sabbioni:**

Autostrada



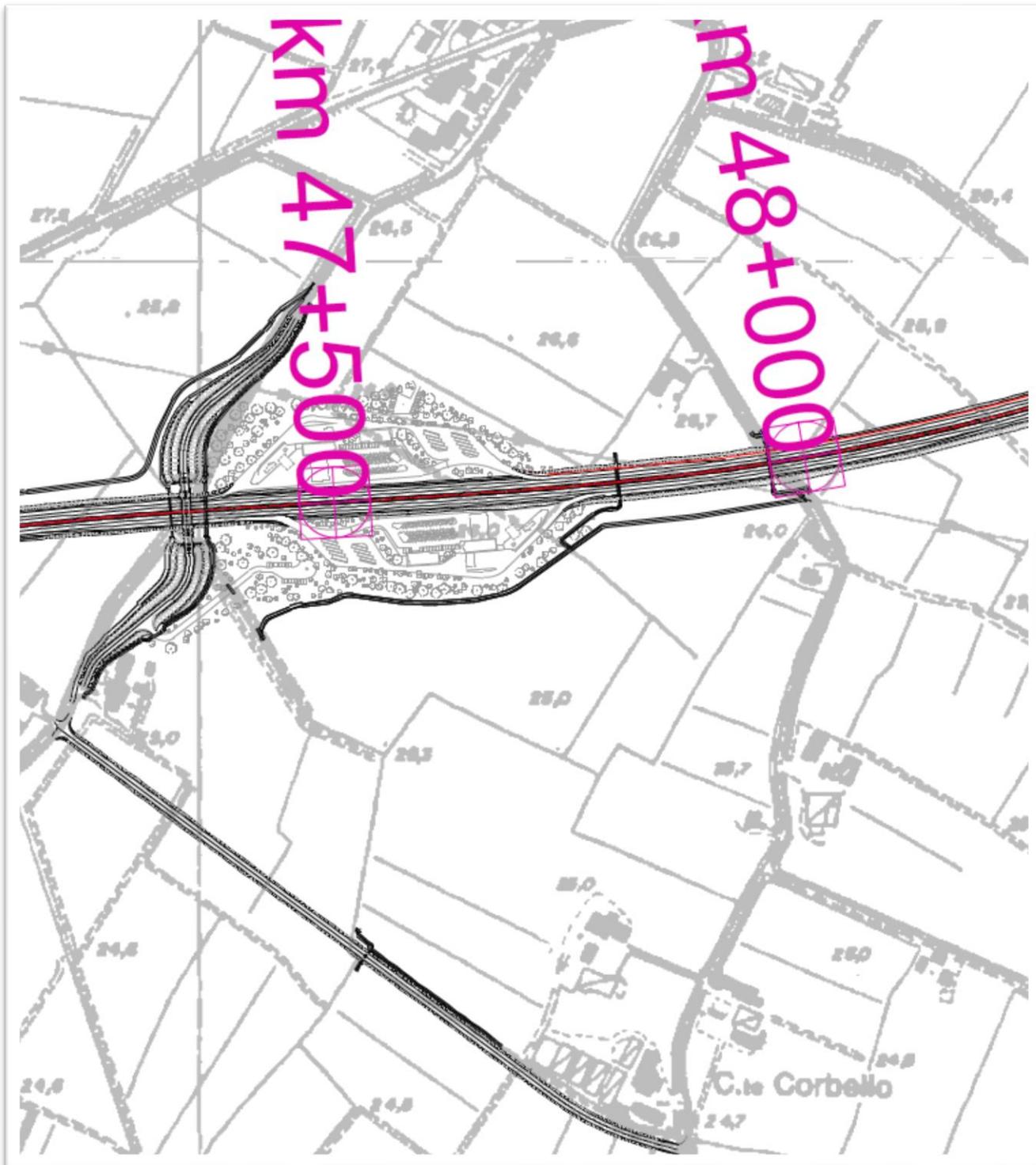
Su Strada Dossi Sabbioni il progetto di Raddoppio Ferroviario non prevede il sovrappasso a superamento della chiusura del corrispondente PL. Tale infrastruttura è invece prevista, come riportato in figura, dal progetto autostradale. Resta da capire come siano coordinati i reciproci impegni tra le due entità realizzatrici.



**Osservazioni N. 2 - Rif. Tav. "Osservazione 2"**

**PL – KM 78 + 463 – Via della Repubblica:**

Autostrada





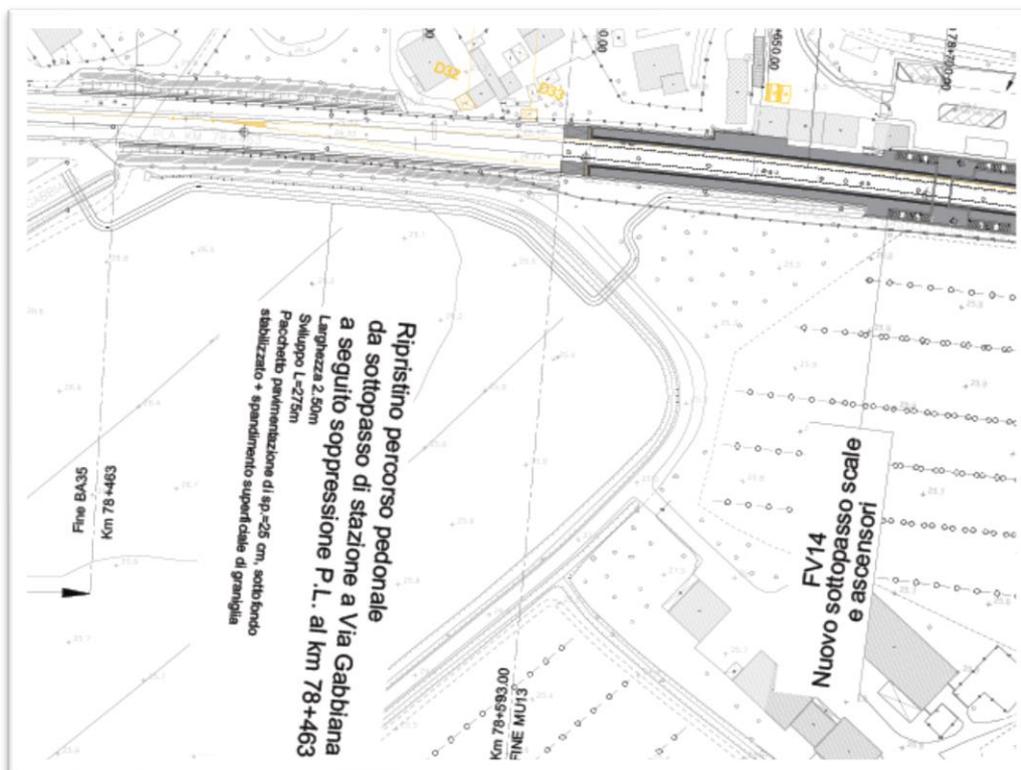


*Comune di Castellucchio*  
*Provincia di Mantova*  
*Il Sindaco*

le due infrastrutture programmate dai progetti di Autostrada e Raddoppio si concatenano in maniera nient'affatto razionale e drammaticamente invasiva.

Delineato il contesto di cui sopra, nel dettaglio, si effettuano le seguenti osservazioni (si fa riferimento alla Tavola allegata Osservazioni 2):

Osservazione 2.1 – Come detto i due progetti appaiono chiaramente incompatibili, posto che si intersecano e si sovrappongono, rendendo impossibile il raccordo viabilistico. Si chiede quindi un ristudio congiunto e coordinato che unisca le esigenze delle due infrastrutture in una soluzione ottimizzata diminuendone l'impatto invasivo. Si evidenzia anche la necessità di un ristudio del raccordo tra sovrappasso e Via Gabbiana posto che la confluenza non è ortogonale e quindi pone problemi di ingresso ed uscita lato angolo acuto.



Osservazione 2.2 – La chiusura del PL tra Via Repubblica e Via Gabbiana costituisce barriera invalicabile che inibisce ogni possibilità di comunicazione tra i nuclei residenziali adiacenti posti a lati opposti rispetto alla ferrovia. Tale barriera interrompe inoltre percorsi ciclopeditoni inseriti in un tracciato sovracomunale recentemente realizzato con contributi regionali. Chiediamo quindi:

- In via preferenziale: un sottopasso ciclopeditone sul percorso interrotto per effetto della chiusura del passaggio a livello (Via Gabbiana-Via Repubblica).
- In via alternativa: una variazione alla soluzione proposta dalle tavole progettuali, rappresentata nella figura di cui sopra, in quanto il collegamento **deve essere ciclopeditone da strada pubblica ad altra strada pubblica**. La soluzione da noi proposta è delineata nella Tavola "Osservazioni\_2" allegata, ed inverte la collocazione della ciclopeditone con quella della strada "Magnalupo" per evitare pericolosi attraversamenti oltre a prevedere il prolungamento dell'attraversamento in sottopasso sino all'esterno dell'area della Stazione ferroviaria, per collegarsi alla ciclopeditone che interseca "Viale Stazione".



*Comune di Castellucchio*  
*Provincia di Mantova*  
*Il Sindaco*

*Osservazione 2.3:* ridefinizione dell'uscita dal sovrappasso, prima del raccordo con la ex SS10, affinché sia utilizzabile per un collegamento verso l'interno del centro abitato. L'Ufficio Tecnico Comunale è a disposizione per studiare congiuntamente la soluzione.

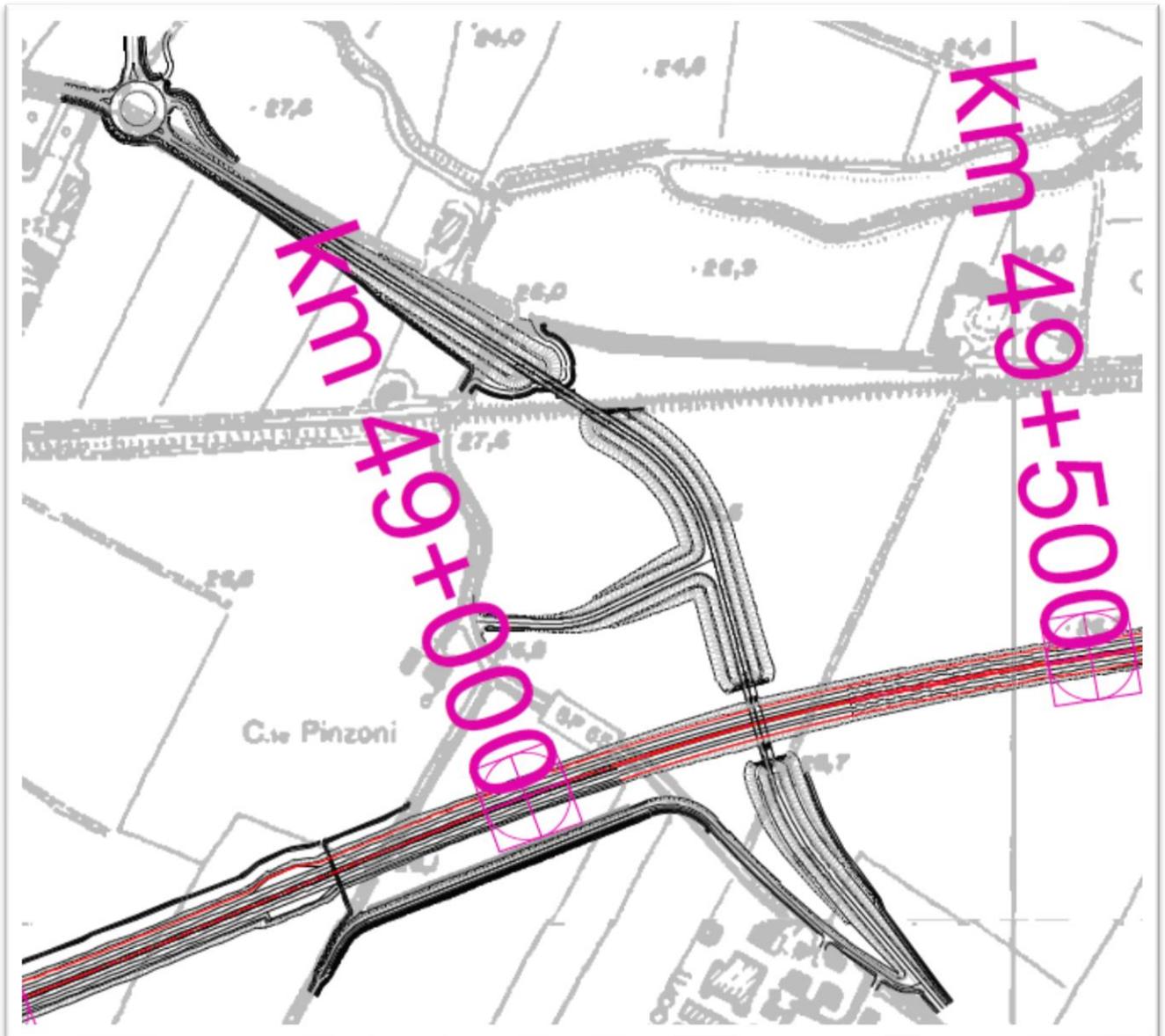
*Osservazione 2.3 -* Si fa presente che il cavalcaferrovia di progetto si sovrappone con il tracciato del programmato, e mai realizzato, collegamento ferroviario merci con Gazoldo degli Ippoliti per raggiungere la locale Sede Operativa della Marcegaglia S.p.A. Per tale aspetto occorre fare riferimento all'Ente Provincia di Mantova.



**Osservazioni N. 3 - Rif. Tav. "Osservazione 3 e Osservazione 4"**

**PL – KM 79 + 634 – Via Crocette SP55:**

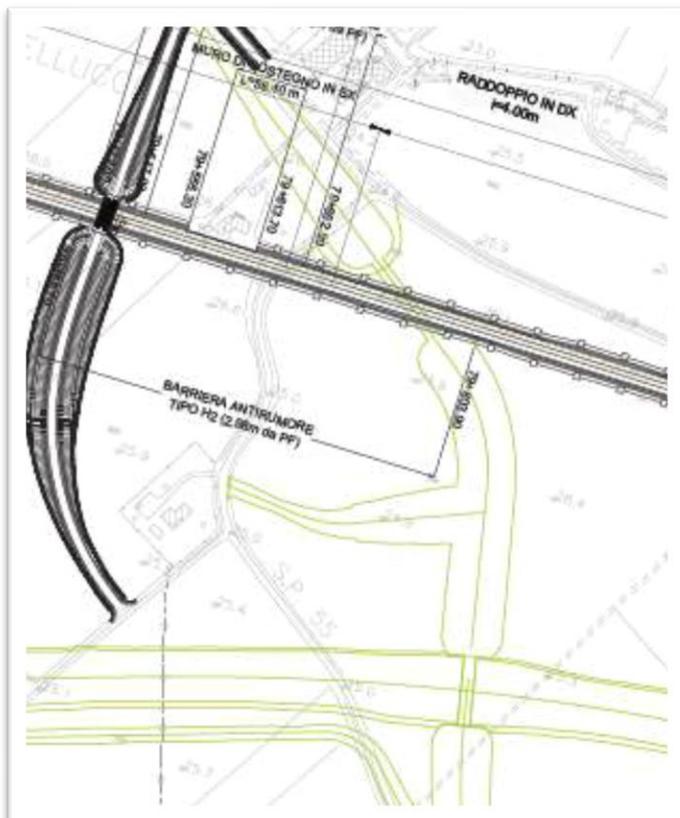
Autostrada







### Sovrapposizione dei due progetti



Le due rappresentazioni sovrapposte nella figura a lato, evidenziano in maniera inequivocabile l'inaccettabilità dell'impostazione complessiva proposta. A tal proposito sono di immediata comprensione le seguenti osservazioni:

Osservazione 3.1 - Innanzitutto si osserva che il cavalcaferrovia proposto per il Raddoppio Ferroviario (modificato rispetto alla prima formulazione) per raccordarsi con la bretella in uscita da Castellucchio, di recente realizzazione, va ad invadere, pur potendolo evitare, un'area comunale su cui insistono strutture pubbliche indispensabili quali un doppio depuratore, il magazzino comunale, il centro comunale di raccolta differenziata ed il Capannone Comunale in comodato alla Protezione Civile (edificio individuato quale strategico ai fini della gestione delle emergenze). Tali strutture verrebbero irrimediabilmente danneggiate e limitate se non si

provvedesse a modificare il tracciato del sovrappasso stesso.

Osservazione 3.2 – La soluzione proposta per il raddoppio ferroviario, qualora si realizzasse anche l'Autostrada Cremona Mantova, non risolverebbe il problema della continuità di percorrenza della SP55 e richiederebbe quindi la realizzazione, per intero, anche dell'altro sovrappasso. In tal caso si darebbe luogo ad un inutile, ingiustificato e colpevole spreco di denaro configurabile, a buona ragione, come grave danno erariale.

Osservazione 3.3 – Con lo stesso presupposto dell'osservazione 3.2, si avrebbe anche un'abnorme quanto inutile occupazione di fertile pianura, esponendo le due opere a giustificate cause di opposizione.

Osservazione 3.4 - In aggiunta ed a prescindere dalle considerazioni di cui ai due punti precedenti, dal puro punto di vista viabilistico, il cavalcaferrovia del Raddoppio Ferroviario atterrebbe su via Cavicchine, traversa secondaria della SP55 e chiaramente sottodimensionata per l'utilizzo che se ne vorrebbe fare (larghezza media della carreggiata ml 2.4). Peraltro non sono nemmeno previste



*Comune di Castellucchio*  
*Provincia di Mantova*  
*Il Sindaco*

opere di adeguamento del tracciato che risulterebbe, nel suo complesso, totalmente privo di fluidità di percorrenza. Ciò è inaccettabile perché la SP55 costituisce un importante collegamento in uscita da Castellucchio verso la Sabbionetana, con un elevato carico di veicoli in transito: auto e mezzi pesanti.

Oltretutto la soppressione dei due passaggi a livello su Via Fontana (vedi tavola Osservazione 4), prevista dal medesimo progetto di Raddoppio Ferroviario, convoglierà su questo cavalcavia anche il traffico proveniente da quelle zone.

*Conclusione/richiesta*

In considerazione di tutti gli elementi addotti per rappresentare il contesto di questa zona nel suo complesso, riteniamo che la soluzione di sovrappasso vada ristudiata completamente con l'obiettivo di eliminare la necessità di realizzare due infrastrutture invasive a fronte del medesimo problema, e per superare le interferenze con le strutture pubbliche più sopra elencate.

Allo scopo, come evidenziato nella Tavola Osservazione 3 si propone di ricalcare la soluzione contenuta nel progetto autostradale (che nasce sulla sp55 e discende sulla stessa sp55), eventualmente realizzata in una prima fase, nelle dimensioni ridotte strettamente necessarie a superare la linea ferroviaria raddoppiata.



## Osservazioni N. 4 Rif. Tav. "Osservazione 4 e 4 BIS"

### 1. PL – KM 80 + 574 e PL – KM 81 + 561 su Strada Via Fontana:

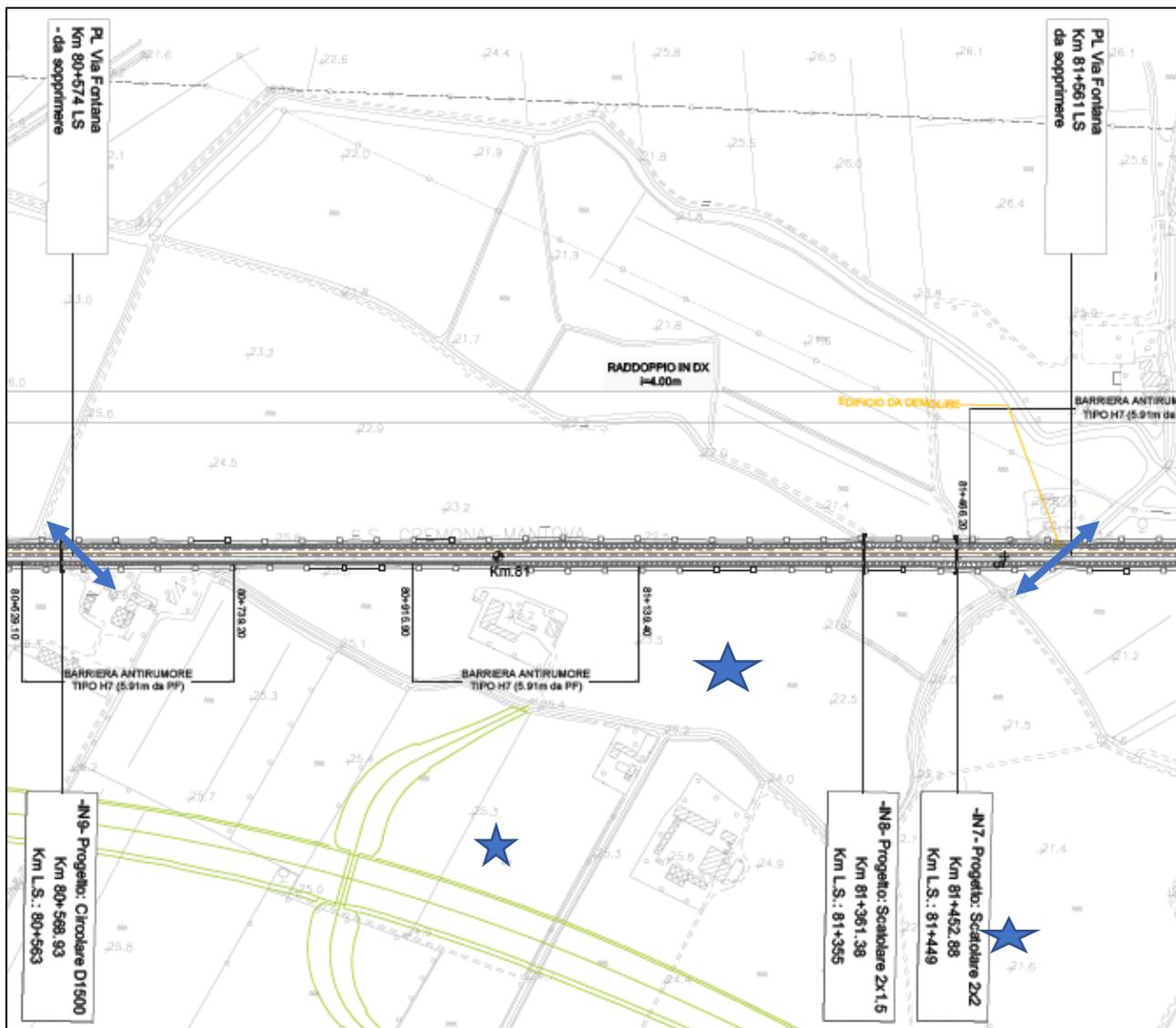
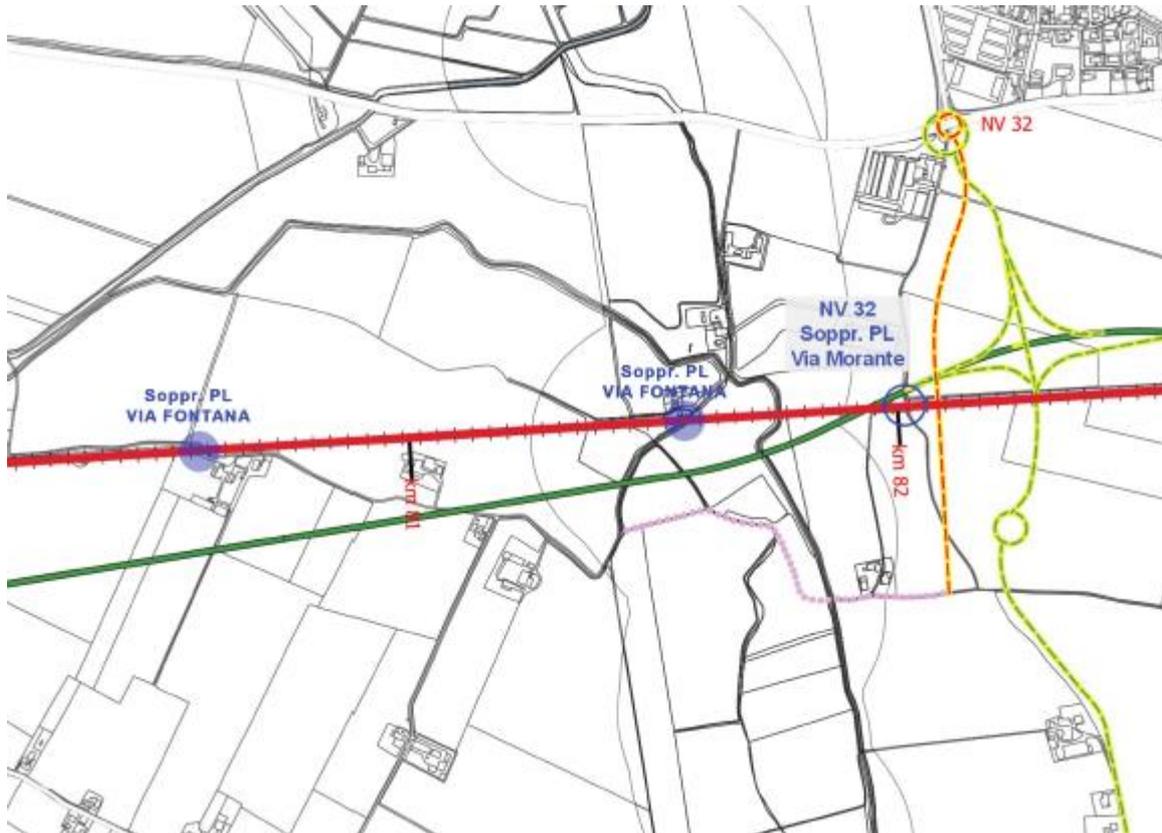


Fig. 4.1: Raffronto "Raddoppio ferroviario e Tracciato autostradale in PGT"



**Fig. 4.2: Raffronto “Raddoppio ferroviario e Tracciato alternativa mantovana”**

I Passaggi a Livello PL – KM 80 + 574 e PL – KM 81 + 561 su Via Fontana vengono entrambi soppressi rendendo inaccettabilmente senza sbocchi il tratto di Via Fontana stessa a sud della ferrovia. L’unica via d’uscita che rende quest’area non interclusa è il collegamento garantito da Via Picco con sensibile allungamento del percorso verso:

- il PL KM 79 + 634 sulla SP55 di cui al punto precedente verso Castellucchio e la ex SS10
- la SP55 in direzione San Lorenzo verso la Sabbionetana

Se si considera poi il progetto autostradale, in entrambe le ipotesi di tracciato, queste aree risulterebbero pesantemente martoriate, con una viabilità complessiva irrimediabilmente compromessa e senza alcun vantaggio intrinseco dalle infrastrutture realizzate. Peraltro nelle aree contrassegnate con i simboli a stella azzurra nell’immagine di cui sopra, non vi sarebbe alcuna possibilità di spostamento se non con l’utilizzo di mezzi motorizzati.

Per comprendere appieno l’impatto negativo che la soluzione proposta ha sul territorio, occorre considerare che la Via Fontana costituisce il collegamento storico, in sicurezza dal traffico della SS10, tra Castellucchio ed il Borgo Grazie con il suo Santuario. Peraltro tale strada offre a parecchi cittadini un percorso ciclopeditonale di raccordo alla rete ciclopeditonale provinciale verso Mantova da un lato, e verso il Lago di Garda dall’altro, all’interno del Parco del Mincio.



*Comune di Castellucchio*  
*Provincia di Mantova*  
*Il Sindaco*

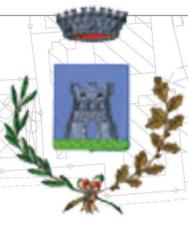
Tutto ciò premesso, considerata non accettabile la soluzione di progetto, si propone quanto segue:

Osservazione 4.1 – Al fine di mantenere quantomeno la continuità della viabilità ciclopedonale storica, di cui più sopra si è dato ampio cenno, si ritiene quantomai necessaria la realizzazione dei sottopassi ciclopedonali in corrispondenza di entrambi i PL soppressi come indicato in Fig. 4.1. Oltretutto va anche considerato che il riscontro positivo a questa osservazione consentirebbe di mantenere attiva, seppure parzialmente, una strada storica castellucchiese, appunto la Strada Fontana, che non deve assolutamente essere troncata, in questa zona, da entrambi i lati.

Osservazione 4.2 – Questa seconda osservazione tende a risolvere i problemi più sopra esposti guardando alla viabilità di questo territorio in termini fortemente strategici. Ed è con questo obiettivo che si chiede di risolvere totalmente il problema della continuità di Via Fontana con un collegamento (tratteggiato in Fig. 4.2), non particolarmente costoso e di scarso impatto ambientale verso il baricentrico (tra Via Morante e Via Fontana) vicino sovrappasso in territorio di Curtatone. La soluzione proposta ha valenza strategica rispetto ad entrambe le ipotesi di tracciato dell'Autostrada. Infatti:

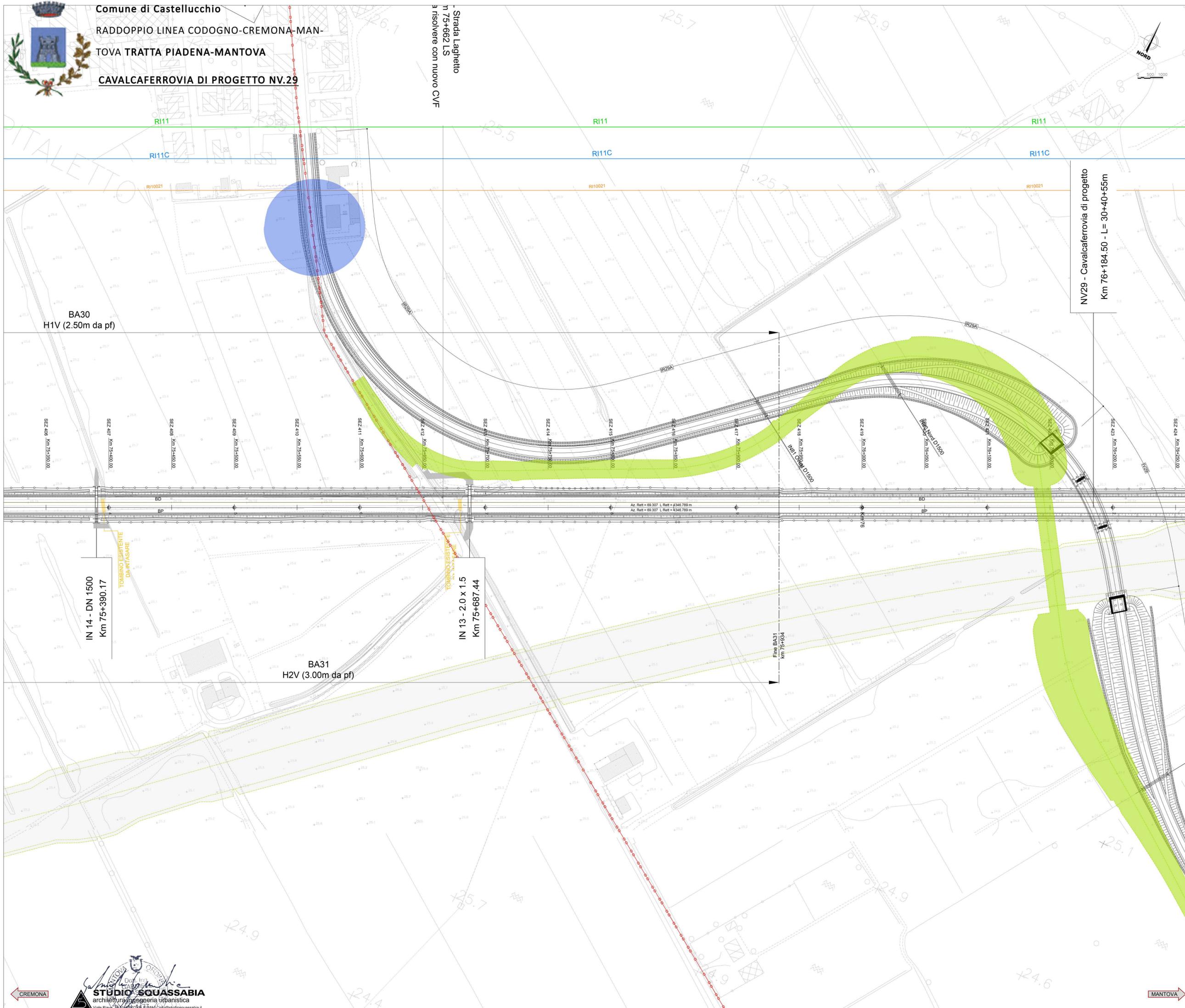
- nell'ipotesi di tracciato attualmente inserito in PGT (vedi Fig. 4.1) darebbe respiro alle zone contrassegnate con stellette azzurre rendendo inutile la realizzazione del sovrappasso autostradale;
- nell'ipotesi di tracciato denominato "alternativa mantovana" ( vedi Fig. 4.2) la valenza della soluzione sarebbe ancor più rilevante perché, oltre a dare il richiesto respiro a Via Fontana, restituirebbe il collegamento diretto alla SS10 ed, in caso di realizzazione dell'autostrada, al casello della medesima ad una vasta area di territorio sovracomunale.

Il recepimento di questa osservazione rende non più necessario il sottopasso al PL Km 81 + 561.



Comune di Castellucchio  
RADDOPPIO LINEA CODOGNO-CREMONA MANTOVA TRATTA PIADENA-MANTOVA  
CAVALCAFERROVIA DI PROGETTO NV.29

Strada Lughetto  
n. 75+662 LS  
a risolvere con nuovo CVF



NV29 - Cavalcaferrovia di progetto  
Km 76+184.50 - L= 30+40+55m

BA30  
H1V (2.50m da pf)

BA31  
H2V (3.00m da pf)

IN 14 - DN 1500  
Km 75+390.17

IN 13 - 2.0 x 1.5  
Km 75+687.44

Az. Rett = 69.307 L. Rett = 4346.789 m  
Az. Rett = 69.307 L. Rett = 4346.789 m

CREMONA

MANTOVA





Comune di Castellucchio

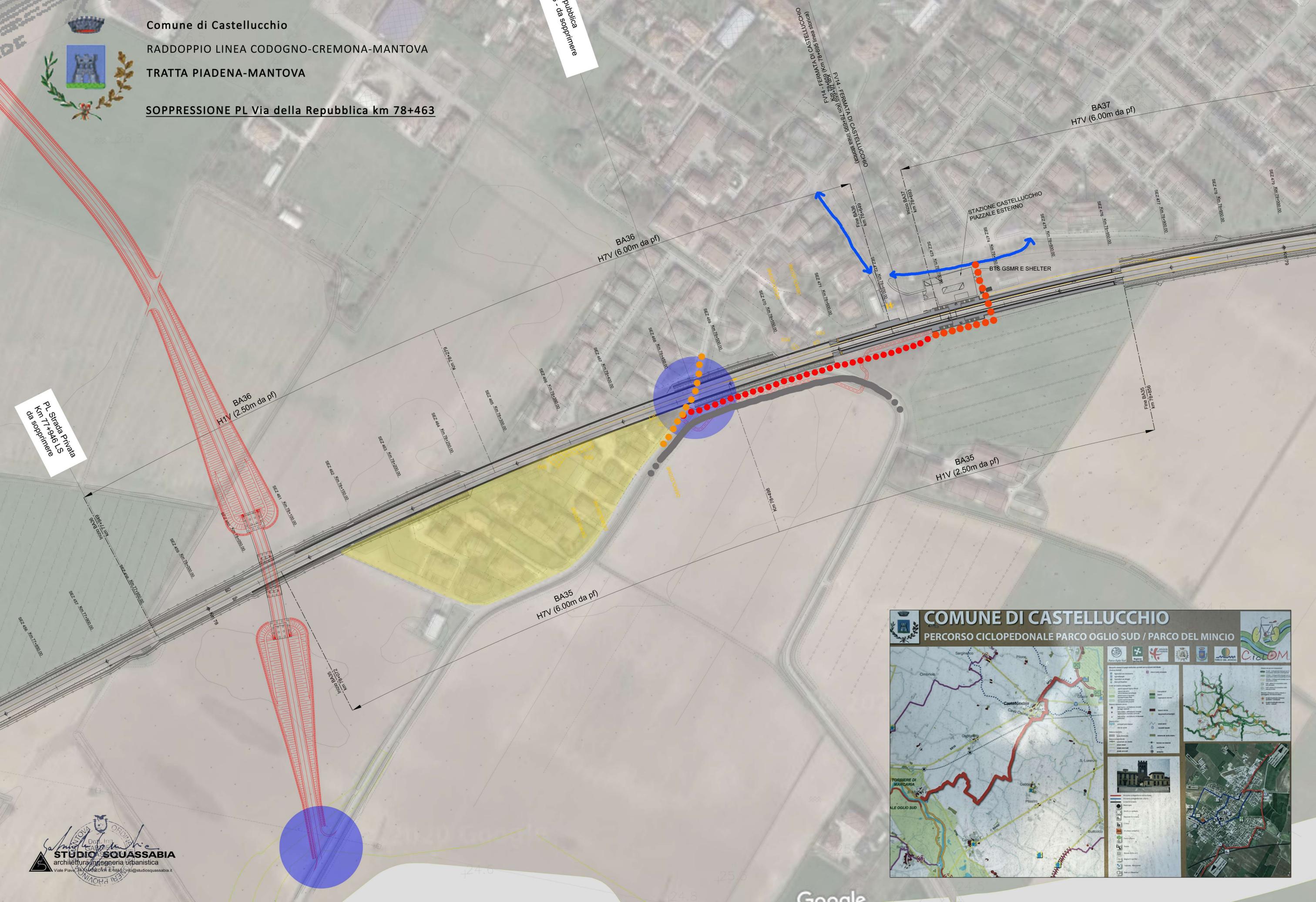
RADDOPPIO LINEA CODOGNO-CREMONA-MANTOVA

TRATTA PIADENA-MANTOVA

SOPPRESSIONE PL Via della Repubblica km 78+463

pubblica  
- da sopprimere

PL Strada Privata  
Km 77+946, LS  
da sopprimere



**COMUNE DI CASTELLUCCHIO**  
PERCORSO CICLOPEDONALE PARCO OGLIO SUD / PARCO DEL MINCIO

Logo: C.I.C.O.M.



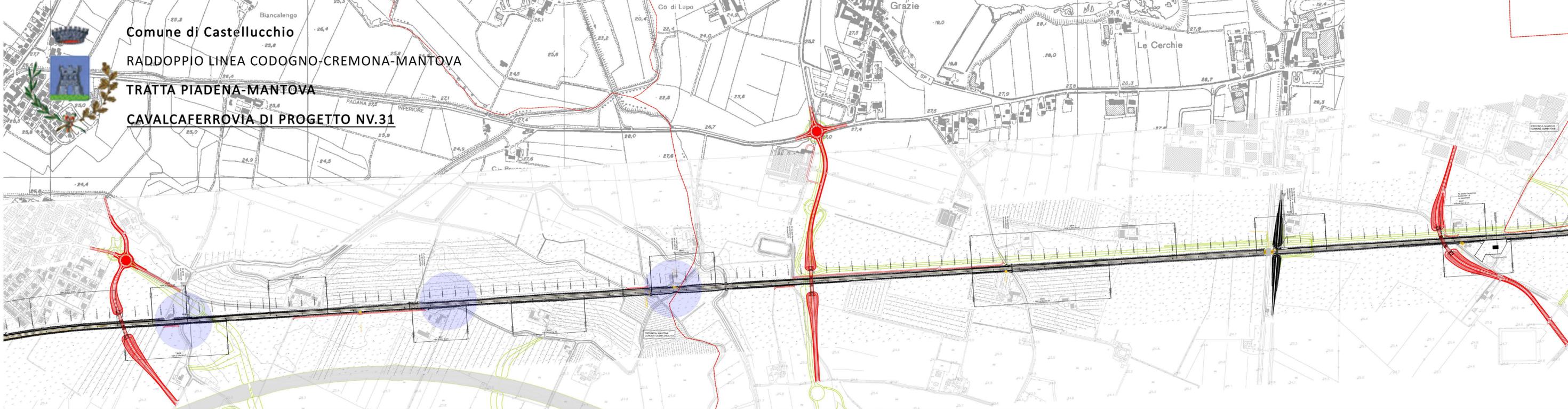
Comune di Castelluccio

RADDOPPIO LINEA CODOGNO-CREMONA-MANTOVA TRATTA PIADENA-MANTOVA

CAVALCAFERROVIA DI PROGETTO NV.31



AUTOSTRADA DI PROGETTO

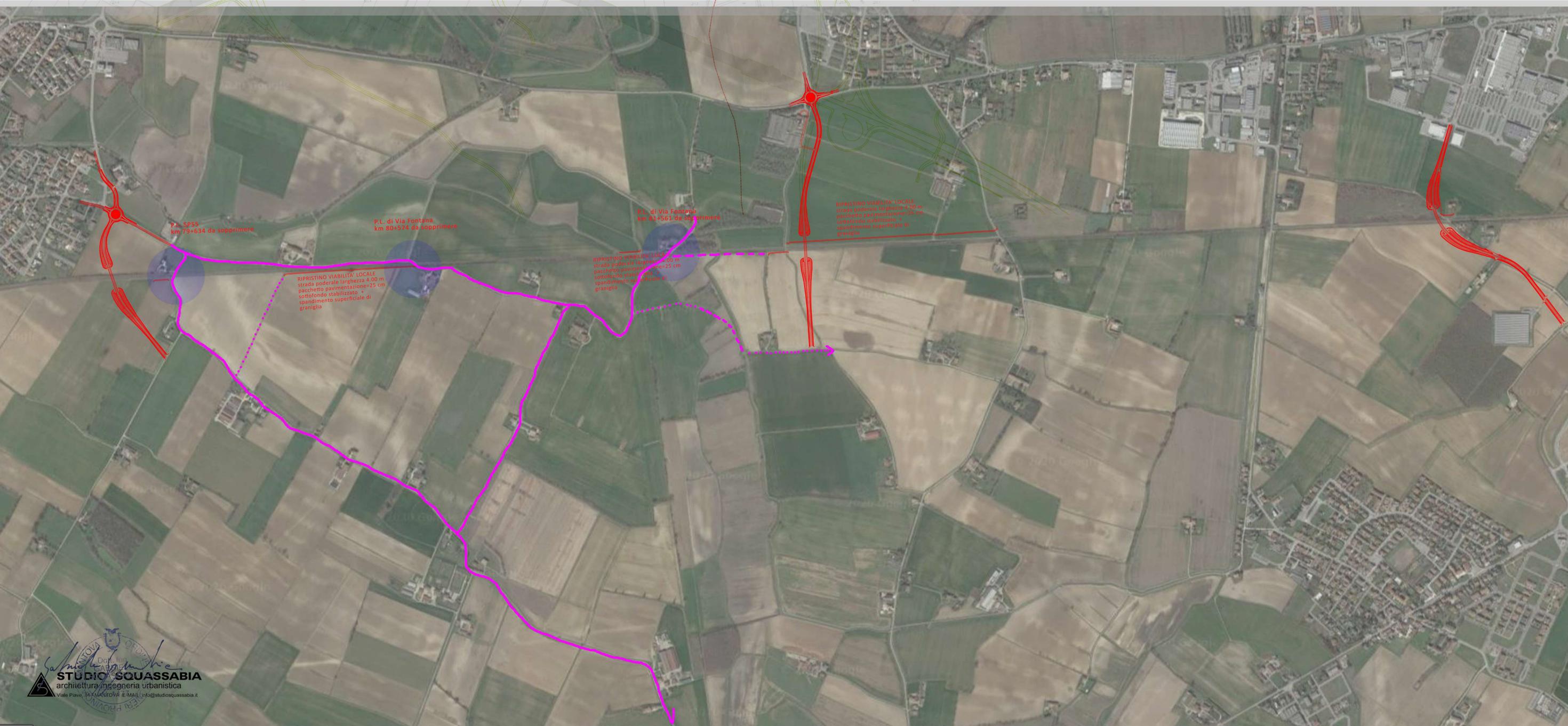


Comune di Castellucchio

RADDOPPIO LINEA CODOGNO-CREMONA-MANTOVA

TRATTA PIADENA-MANTOVA

CAVALCAFERROVIA DI PROGETTO NV.31



P.L. SP55  
km 79+634 da sopprimere

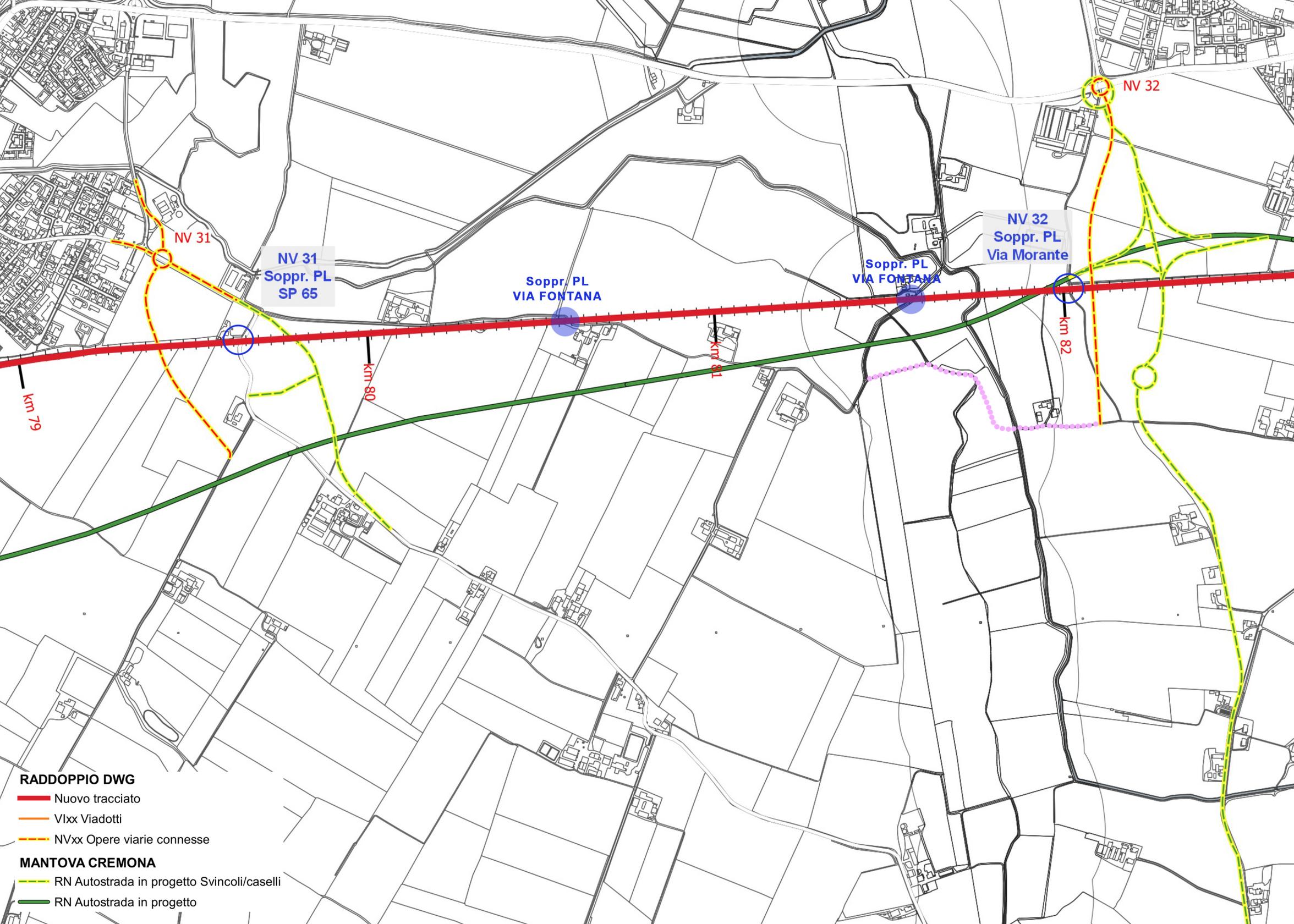
P.L. di Via Fontana  
km 80+574 da sopprimere

P.L. di Via Fontana  
km 81+563 da sopprimere

RIPRISTINO VIABILITÀ LOCALE  
strada poderele larghezza 4,00 m  
pacchetto pavimentazione 25 cm  
sottofondo stabilizzato +  
spandimento superficiale di  
graniglia

ripristino strada poderele  
strada poderele larghezza 4,00 m  
pacchetto pavimentazione 25 cm  
sottofondo stabilizzato +  
spandimento superficiale di  
graniglia

ripristino strada poderele  
strada poderele larghezza 4,00 m  
pacchetto pavimentazione 25 cm  
sottofondo stabilizzato +  
spandimento superficiale di  
graniglia



**RADDOPPIO DWG**

-  Nuovo tracciato
-  Vlx Viadotti
-  NVxx Opere viarie connesse

**MANTOVA CREMONA**

-  RN Autostrada in progetto Svincoli/caselli
-  RN Autostrada in progetto