

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il/La Sottoscritto/a GEOM. RENATO CAPPELLI

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

CAPPELLI S.n.c. di Cappelli Renato e Davide

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato  
 Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (ART. 23 E SS. DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I., DA ULTIMO MODIFICATO CON LA LEGGE 120/2020) SUL "PROGETTO DEFINITIVO DEL RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA PIADENA – MANTOVA, 1^ FASE FUNZIONALE DEL RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA.

CUP:J84H17000930009

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)  
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)  
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)  
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)  
 Altro (*specificare*) INTERCLUSIONE DEL LOTTO DI MIA PROPRIETA' (T.U.C. 11 PRESSO COMUNE DI TORNATA)

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera  
 Ambiente idrico

- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (*specificare*) IMPATTO SUL TERRITORIO

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

**CFR RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA ALLEGATA A FIRMA DEL TECNICO**

**DA ME INCARICATO ARCH. LAURA BIANCHI, iscritta all'Ordine degli Architetti Pianificatori**

**Paesaggisti Conservatori della Provincia di Brescia al N. 2891**

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

**ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - OSSERVAZIONI (*inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente*)  
(RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA ARCH. LAURA BIANCHI)

Luogo e data TORNATA, 15/01/2021

*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante  
Geom.Renato Cappelli

*(Firma)*

**COMMESSA:**

**OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO PER IL RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA  
CODOGNO-CREMONA-MANTOVA - PRIMA FASE FUNZIONALE SEGMENTO PIADENA-MANTOVA**

**COMMITTENTE:**

**CAPPELLI S.n.c. di Cappelli Renato e Davide**

C.F. e P.IVA 00101710192;

Via Calvatone, 1 - 26030 - Romprezzagno di Tornata (CR)

Legale Rappresentante: Geom. Renato Cappelli

C.F. CPPRNT56T13L225V

**OGGETTO:**

*PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE E VERIFICA DEL PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE*

**OSSERVAZIONI DA PARTE DI PORTATORE DI INTERESSE**

*(IMPRESA EDILE CON SEDE PRESSO IL TERRITORIO INTERESSATO DALL'INTERVENTO)*

NOTA: Tutte le misure dovranno obbligatoriamente essere verificate in cantiere

Rev.	Data	Tipo di integrazione	Nome file	Scala	Data
03				-	15/01/2021
02				Nome elaborato	
01				<b>C021.e_CappelliOsservaz.RFI - Rev. 00</b>	

**STUDIO TECNICO ASS.TO C.B.**  
ING. A. CERRI - ARCH. L. BIANCHI

Via San Bartolomeo, 11  
25128 - Brescia (BS)  
C.F. e P.IVA 04041620982  
Cell 3386233631  
3331110875  
e-mail studio@cerribianchi.com

**OSS**  
**r01**

## Sommario

Premessa .....	2
1. Inquadramento e contestualizzazione delle osservazioni.....	3
2. Analisi del progetto del raddoppio della tratta Piadena-Mantova con particolare riferimento al segmento insistente sul territorio del Comune di Tornata .....	5
3. Criticità e proposte migliorative per il progetto del raddoppio della tratta Piadena-Mantova con particolare riferimento al segmento insistente sul territorio del Comune di Tornata.....	15

## **Premessa**

Le presenti Osservazioni al Progetto Definitivo per il raddoppio della tratta ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova – Prima fase funzionale relativa al segmento Piadena-Mantova, sono redatte dall' Arch. Laura Bianchi, C.F. BNCLRA83M41B157A, nata a Brescia il 01/08/1983, residente a Brescia in via San Zeno, 129 - 25124 – Brescia (BS), co-titolare dello Studio Tecnico Ass.to C.B. – Ing. Alberto Cerri, Arch. Laura Bianchi, P.IVA e C.F. 04041620982, con sede in via San Bartolomeo, 11 – 25128 – Brescia (BS), in qualità di tecnico incaricato dal Portatore di Interesse Geom. Renato Cappelli.

Quest'ultimo (Geom. Renato Cappelli, C.F. CPPRNT56T13L225V, nato a Tornata – CR il 13/12/1956, residente in via Calvatone, 1 - 26030 – Romprezzagno di Tornata – CR) è il Legale Rappresentante dell'Impresa Edile Cappelli Snc di Cappelli Renato e Davide, C.F. e P.IVA 00101710192, con sede in via Calvatone, 1 – 26030 – Romprezzagno di Tornata (CR).

L'Impresa figura come Portatore di Interesse, in quanto la sede ricade nel territorio coinvolto dalla prima fase funzionale del progetto definitivo per il raddoppio della tratta ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova, con particolare riferimento al segmento Piadena-Mantova.

Inoltre in adiacenza alla sede dell'impresa sorgono le abitazioni di residenza del Geom. Renato Cappelli e di altri famigliari del medesimo.

**OGGETTO: OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO PER IL RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA CODOGNO-CREMONA-MANTOVA – 1°FASE FUNZIONALE RELATIVA AL SEGMENTO PIADENA-MANTOVA**  
*Con particolare riferimento alla Procedura di valutazione di impatto ambientale e Verifica del Piano di utilizzo delle terre*

## **1. Inquadramento e contestualizzazione delle osservazioni**

Il presente documento espone le osservazioni al progetto definitivo per il raddoppio della tratta ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova e nello specifico del segmento compreso tra Piadena e Mantova, identificato come la prima fase funzionale del medesimo.

Nello specifico la disamina verterà sull'area posta sul confine tra i territori di Romprezzagno e Bozzolo, l'attenzione sarà infatti focalizzata sull'insediamento urbano interposto tra la tratta ferroviaria oggetto di intervento (a Sud) e l'area produttiva di Calvatone e Tornata (a Nord) e riconducibile alla sede dell'impresa edile Cappelli Snc di Cappelli Renato e Davide e alle abitazioni dei vari componenti della famiglia Cappelli.

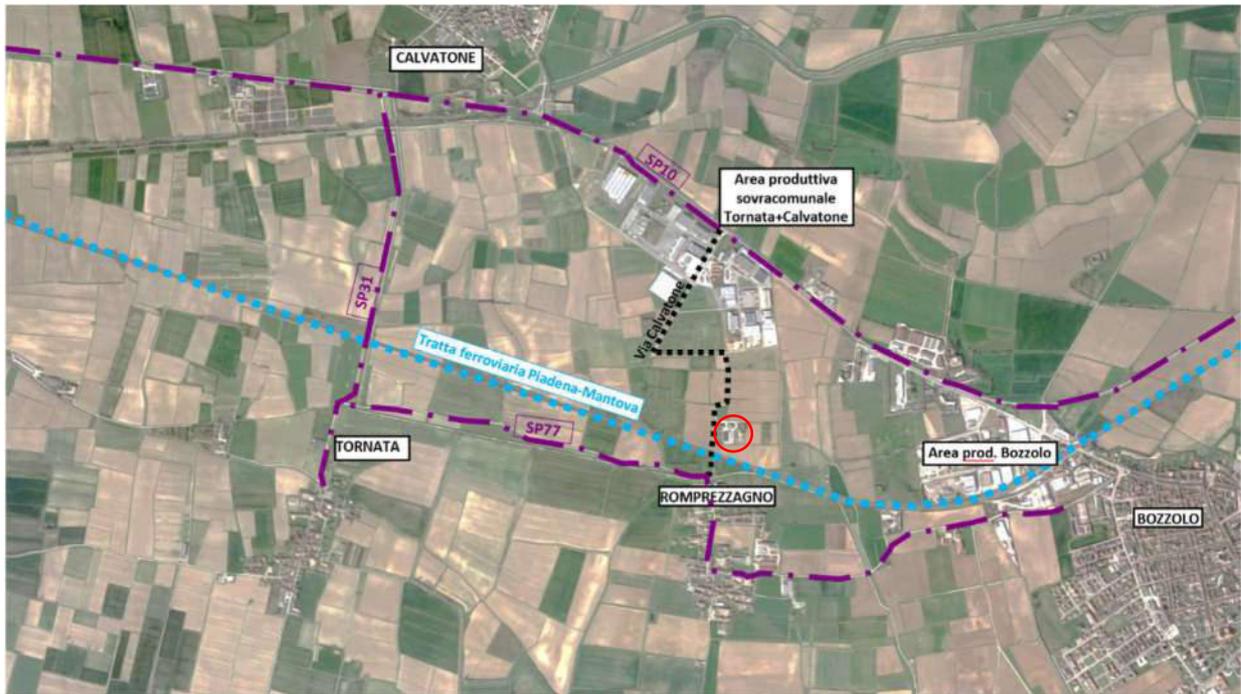
Trattasi di un complesso insediativo posto nei pressi del margine orientale del territorio del Comune di Tornata in Provincia di Cremona. Quest'ultimo comprende al suo interno due insediamenti urbani: il paese di Tornata, dal quale prende il nome, e Romprezzagno, relativa frazione posta più ad Est, nei pressi del confine orientale con il Comune di Bozzolo (e conseguentemente tra la Provincia di Cremona e di Mantova).

A sua volta il Comune di Tornata è in stretta correlazione con il Comune di Calvatone, posto più a Nord e con il quale costituisce l'Unione dei Comuni di Calvatone e Tornata, attiva ormai da vent'anni. Tale legame trova esplicitazione anche sul territorio: i due Comuni, infatti, condividono in forma associata l'area industriale-artigianale sovracomunale posta in adiacenza alla Strada Provinciale 10 e identificata come "sistema urbano consolidato a carattere produttivo- TUC13 – PIP Sovracomunale" negli elaborati grafici del PGT del Comune di Tornata. Nello stesso documento, l'insediamento oggetto delle presenti osservazioni è identificato come "TUC11 - Sistema urbano consolidato a carattere produttivo" ed è collocato poco più a Sud.

La principale via di comunicazione per l'accesso ad entrambe le aree è rappresentata da via Calvatone, che a sua volta si origina dalla SP 10 e che costituisce il collegamento principale in direzione Nord-Sud tra la Provinciale e il centro abitato di Romprezzagno, oltrepassando la ferrovia Cremona-Mantova mediante un passaggio a livello.

La SP10 costituisce un importante asse viabilistico in direzione Est-Ovest, che pone in comunicazione le città di Cremona e Mantova, passando attraverso Piadena e il territorio di cui un oggetto. La SP31, ad essa ortogonale, invece, attraversa Tornata con andamento Nord-Sud e connettendola a Calvatone e a Rivarolo Mantovano, attraversando la linea ferroviaria. Tornata e Romprezzagno sono interconnessi mediante la SP77, che si origina come diramazione della SP31, sviluppandosi ortogonalmente ad essa e proseguendo fino a Bozzolo.

Allo stato attuale, quindi, è possibile identificare una sorta di quadrilatero sul territorio, ove gli spigoli sono rappresentati dagli insediamenti di Calvatone, Tornata, Romprezzagno e dal PIP sovracomunale, mentre i lati sono costituiti da SP10, SP31, SP77 e via Calvatone.



Vista aerea dell'ambito territoriale in oggetto: dove sono stati posti in evidenza i centri abitati di Tornata, Romprezzagno e Calvatone, nonché l'area produttiva sovracomunale a gestione associata tra Calvatone e Tornata. Sono inoltre indicate le denominazioni delle principali arterie stradali: SP31, SP77, SP10 (tratto punto viola) e via Calvatone (puntinato nero), che costituiscono i lati del quadrilatero immaginario i cui vertici possono essere identificati negli insediamenti sopra citati (Tornata, Romprezzagno, l'area produttiva gestita in forma associata da Tornata e Calvatone e quest'ultimo).

Il cerchio rosso identifica invece la posizione dell'impresa edile Cappelli Snc di Cappelli Renato e Davide, nonché delle abitazioni dei vari componenti della Famiglia Cappelli.

Questo sistema di relazioni sul territorio ormai consolidato nel tempo subirà un notevole dissesto a seguito del potenziamento della rete infrastrutturale, che prevede da un lato il potenziamento della tratta ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova e dall'altro la realizzazione di due nuove autostrade, la Ti-Bre ("Tirreno Brennero") e la "Cremona-Mantova".

Come preannunciato, le presenti osservazioni verteranno sulla valutazione dell'impatto ambientale e sulla verifica del Piano di utilizzo delle terre inerenti al progetto definitivo della fase funzionale iniziale della prima opera, ossia il raddoppio della tratta Piadena-Mantova. Tale analisi, tuttavia, non può non tener conto delle ricadute sul territorio generate dalla combinazione delle due infrastrutture (raddoppio della linea ferroviaria e autostrada), in quanto strettamente interconnesse tra loro e influenti sulla fruibilità, vivibilità dei luoghi.

## **2. Analisi del progetto del raddoppio della tratta Piadena-Mantova con particolare riferimento al segmento insistente sul territorio del Comune di Tornata**

Il progetto prevede in linea generale il potenziamento della linea ferroviaria, che porta con sé la realizzazione di nuovi binari e relative opere accessorie, nonché la sensibile implementazione della superficie dedicata a questa infrastruttura e conseguente “erosione” del territorio agricolo in favore dell’infrastruttura.

Nella fattispecie nel tratto di interesse verrà smantellato l’attuale passaggio a livello che consente il proseguimento di via Calvatone oltre i binari e altrettanto sarà fatto anche sulla SP31 (via Roma). Verranno pertanto meno i due principali collegamenti Nord-Sud con i centri abitati di Tornata e Romprezzagno, creando una divisione netta tra i territori sui lati opposti della ferrovia. Si originerà così un paradosso: non sarà più garantito il collegamento diretto tra i due comparti produttivi di Tornata TUC11 (rif. Fam. Cappelli) e TUC13 (sovracomunale, in gestione associata con Calvatone) e la rimanente parte del territorio comunale.

Il progetto di ITALFERR (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane) ha tentato di ovviare a tale problematica proponendo all’uopo una nuova viabilità in corrispondenza del Km 59+573, denominata NV23. Tale opera d’arte si configura come cavalcaferrovia disposto ad Ovest della SP31, nei pressi del margine occidentale del comune di Tornata. L’opera dovrebbe assumere una configurazione a C, che si originerebbe all’estremità Nord della SP31, ricollegandosi alla SP77.

Appare evidente come questa configurazione risulti particolarmente gravosa sia per la zona industriale sovracomunale che per “l’insediamento Cappelli”, nonché per un’ulteriore abitazione isolata a Est di quest’ultimo (Sig. Casilli): in tutti questi casi, infatti, per recarsi in paese (a Romprezzagno o Tornata), si verrebbe costretti a raggiungere a SP10, percorrerla verso Ovest fino all’imbocco della SP31, da qui imboccare il nuovo cavalcavia e ricondursi alla SP31 oppure alla SP77.

A questo proposito si ricorda la natura dei complessi insediativi identificati come TUC11 e TUC13, sede di molteplici attività produttive ormai consolidate nella zona, alle quali corrispondono altrettante opportunità di lavoro e di scambio commerciale e/o di servizi. Appare dunque evidente l’importanza cruciale della funzionalità dei collegamenti viabilistici e delle interconnessioni sul territorio, le quali hanno certamente rappresentato una delle ragioni essenziali dell’evoluzione e sviluppo di questa tipologia di insediamenti. La compromissione di tale condizione potrebbe risultare pertanto ostativa alla permanenza di tali realtà nella loro attuale sede, nonché per eventuali futuri sviluppi. A tal proposito è bene evidenziare come l’area industriale sovracomunale comprenda anche un ambito di previsione assoggettato a successiva “programmazione negoziata” di carattere produttivo.

Oltre a queste considerazioni di natura qualitativa e connesse al vissuto sul territorio, sussistono inoltre ulteriori aspetti tecnici dettati dall’incompatibilità della soluzione prospettata rispetto alla rete autostradale in progetto e ai vincoli ambientali sussistenti.

La futura nuova arteria stradale e le relative opere d’arte risultano rappresentate con evidenza nelle tavole dello strumento urbanistico vigente di Tornata, che a sua volta richiama i contenuti del PTCP della Provincia di Cremona (piano sovraordinato), dedicando al tema un’intera tavola. Dagli elaborati grafici di ambo gli strumenti urbanistici si evince come la nuova viabilità NV23 risulterebbe a cavallo del tracciato della Ti-Bre e dello svincolo di collegamento tra questa e la Cremona-Mantova, risultando di fatto interferente con essi.

Appare curioso come nell’elaborato *NM25-03-D-22-N5-IM0002-002-A del Progetto definitivo RFI (“Carta dei vincoli e delle tutele Tav. 2/6” - Verifica di compatibilità paesaggistica)* e in altre occasioni venga rappresentata parte del tracciato della nuova autostrada, limitatamente alla Ti-Bre e al relativo casello

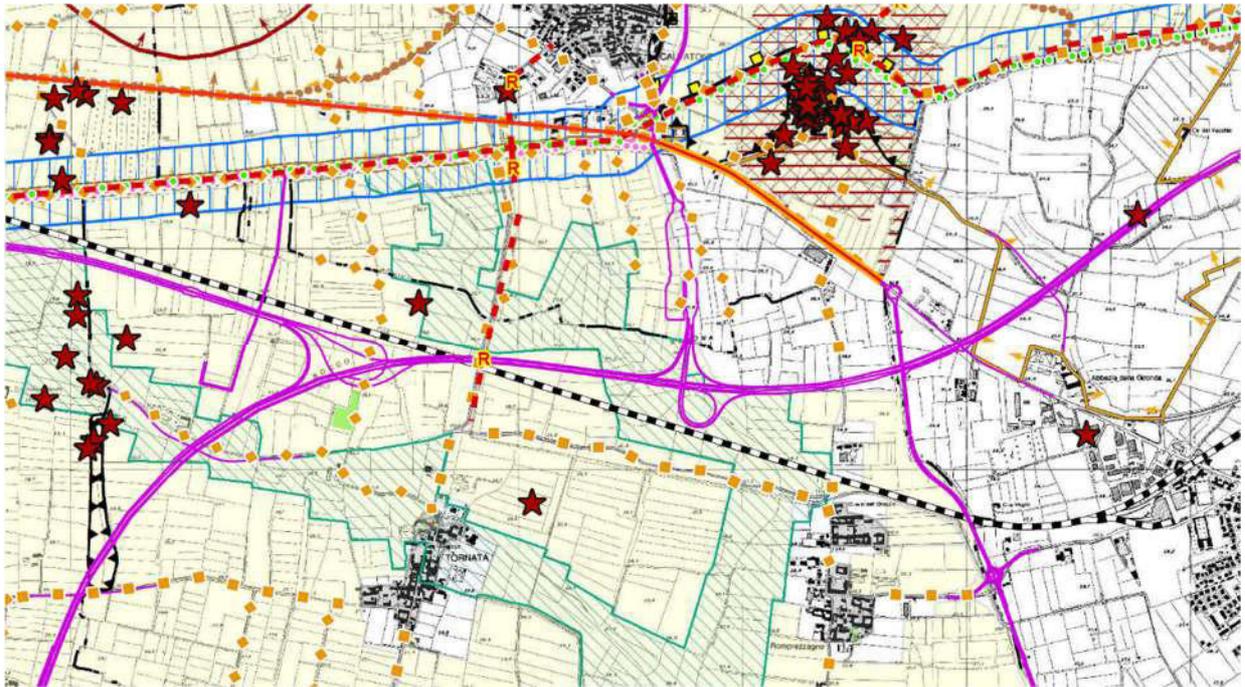
e svincolo, mentre non sia menzionata la Cremona-Mantova. Sul confine tra Romprezzagno (di Tornata) e Bozzolo è inoltre rappresentato il cavalcaferrovia, opera compensativa, anch'essa palesata e "assorbita" dagli strumenti urbanistici delle varie Amministrazioni ormai da diverso tempo. Sebbene l'infrastruttura risulti sinteticamente rappresentata sulla cartografia di base, nell'elaborato dedicato alla verifica della compatibilità paesaggistica non viene minimamente posto in risalto questo tema, così come non sono affrontate le implicazioni derivanti dalla combinazione degli effetti delle due infrastrutture (autostrada e ferrovia). Non sono infatti identificabili campiture o evidenziazioni.

In altre parole dall'esame degli elaborati messi a disposizione parrebbe che, pur essendo noti o comunque palesemente deducibili, non siano stati analizzati gli effetti sul territorio derivanti dall'azione combinata dell'implementazione della linea ferroviaria e della realizzazione dell'arteria stradale. In particolare, come si evince dall'estratto cartografico sotto riportato, la porzione (assimilabile a un triangolo) compresa tra Ti-Bre con relativo svincolo, cavalcaferrovia e linea ferroviaria sottostante, risulterebbe di fatto interclusa, soprattutto a seguito della rimozione dei passaggi a livello attualmente presenti su via Calvatone e su via Roma (SP31), che ne consentono la prosecuzione a Sud oltre i binari.

Fermo restando quanto precedentemente illustrato in merito agli effetti limitanti (derivanti dal potenziamento della tratta Piadena-Mantova e dalla contestuale rimozione dei relativi passaggi a livello) sull'accessibilità degli insediamenti collocati a Nord della ferrovia nonché i collegamenti tra questi e i centri abitati di Romprezzagno e Tornata, appare evidente come l'area maggiormente penalizzata risulterebbe quella riconducibile al TUC11 (sede dell'impresa edile Cappelli Snc e delle residenze della Famiglia Cappelli), all'abitazione dei Sig. Casilli (quasi "lambita" dal cavalcaferrovia a Est) e agli appezzamenti di terreno circostanti, al momento ad uso agricolo. Queste aree risulterebbero di fatto circondate dalle infrastrutture e prive di collegamenti con l'intorno, con inevitabili ricadute sulla vitalità di tali luoghi, quasi certamente destinati all'abbandono e relegati a spazio di risulta. Oltre all'inevitabile esproprio di porzione di terreni, verrebbero pertanto negati dei diritti fondamentali per coloro che sono ivi insediati o che qui esplicano la propria attività (presso la sede dell'impresa e/o i terreni agricoli), producendo effetti negativi a cascata che non sarebbero quindi limitati a chi qui è stabilmente stanziato, ma che si estenderebbero al "raggio d'influenza" che tali realtà esercitano nel proprio contesto.

Sarebbe quindi aperta una frattura sul territorio, creando una separazione netta tra le aree sui lati opposti dei binari, che difficilmente potrà essere sanata e che potrebbe essere ulteriormente aggravata dalla realizzazione dell'arteria stradale.

Inoltre sia nel PGT sia nel PTCP è segnalata la presenza di un «corso d'acqua individuato ai sensi dell'art.142 lett. c del D.Lgs. 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" n. 42 iscritti nell'elenco di cui alla D.G.R. n°12028 del 25.07.1986 - Art. 14.1», in relazione al quale viene identificata una fascia di rispetto: trattasi del Canale di irrigazione Tagliata-Delmona. Il tratto iniziale del cavalcaferrovia, che corre parallelamente al dugale ricadrebbe pertanto in quest'ambito. Questo aspetto risulta peraltro evidenziato dagli stessi elaborati di progetto, di cui alla tavola "Carta di sintesi degli aspetti ambientali Tav. 1/3" dello Studio di impatto ambientale (NM25-03-D-22-N4-SA001-016-A).



**Aree soggette a regime di tutela del PTCP rif.art. Normativa PTCP - rif. Classificazione D.G.R. n. 6421/07**

- corso d'acqua naturale od artificiale - Art. 16.2
- area di tutela paesistica del nodo idrografico "Tomba Morta-Le Formose" - Art. 16.3
- area di protezione paesistica del nodo idrografico "Tomba Morta-Le Formose" - Art. 16.3
- orlo di scarpata - Art. 16.4 - 3.1.1 D.G.R. 6421/07
- fontane - Art. 16.5 - 3.1.1 D.G.R. 6421/07
- zona umida - Art. 16.6 - 3.1.1 D.G.R. 6421/07
- bodrio - Art. 16.6 - 3.1.1 D.G.R. 6421/07
- rete ecologica provinciale - Art. 16.7 - 5.3.3 D.G.R. 6421/07 (corridoio)
- rete ecologica provinciale - Art. 16.7 - 5.3.3 D.G.R. 6421/07 (areali)

**Rete Ecologica Regionale (R.E.R.) - Art. 16.14**

- corridoio regionale primario ad alta antropizzazione
- corridoio regionale primario a bassa o moderata antropizzazione
- elemento di primo livello della R.E.R.
- elemento di secondo livello della R.E.R.
- varchi della R.E.R.**
- deframmentare
- varco da tenere
- varco da tenere e deframmentare

**Altri temi**

- albero monumentale - Art. 16.8
- luogo dell'identità - Art. 16.15
- punto di vista panoramico /visuale sensibile - Art. 15.16 - 3.4.3 D.G.R. 6421/07
- area a rischio archeologico - Art. 16.9 - 3.2.1 D.G.R. 6421/07

**Opere idrauliche di particolare pregio ingegneristico e paesistico - Art. 16.11**

- centrale idroelettrica
- macchina idraulica
- nodo idraulico Tomba Morta
- stazione sollevamento

- viabilità romana - Art. 16.10
- rete stradale storica principale - Art. 16.10
- rete stradale storica secondaria - Art. 16.10
- percorso panoramico - Art. 16.10
- punto di osservazione del paesaggio lombardo (P.T.R. art 27 comma 4) - Art. 15.17

- Gestito - Art. 16.1**
- extra-provinciale
  - tutela 1
  - tutela 2
  - tutela 3
  - Art. 22.c.3 Normativa P.P.R.

**Aree oggetto di salvaguardia per la riduzione dei rischi tecnologici - rif. art. Normativa P.T.C.P.**

- area interessata da impianti o attività a rischio di incidente rilevante ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs 334/99 - Art. 19.1.d
- industria
- stoccaggio gas

**Aree oggetto di salvaguardia delle infrastrutture della mobilità - rif. art. Normativa P.T.C.P.**

- autostrada - Art. 19.2.1.a
- strada extraurbana secondaria - Art. 19.2.1.c
- strada extraurbana principale - Art. 19.2.1.b
- ferrovia tracciato linea ferroviaria ex art.49 D.P.R. 753/00 - Art. 19.2.b
- canale navigabile MD-CR-PO - Art. 19.3
- fascia di rispetto del Canale Navigabile MD-CR-PO - Art. 19.3
- aeroporto del Migliare (Cremona) - Art. 19.2.c
- fascia di rispetto aeroporto - Art. 19.2.c
- tracciato esistente della rete provinciale e di interesse sovacomunale dei percorsi ciclabili - Art. 19.6

**Aree oggetto di salvaguardia delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità di previsione con efficacia localizzativa - rif. art. Normativa P.T.C.P.**

- corridoio nuova infrastruttura stradale - Art. 19.4.a
- tracciato nuova infrastruttura stradale - Art. 19.4.b
- tracciato nuova infrastruttura stradale - Art. 19.4.c
- tracciato nuova infrastruttura ferroviaria - Art. 19.4.c
- centro interscambio merci - Art. 19.5
- tracciato di previsione della rete provinciale e di interesse sovacomunale dei percorsi ciclabili - Art. 19.6

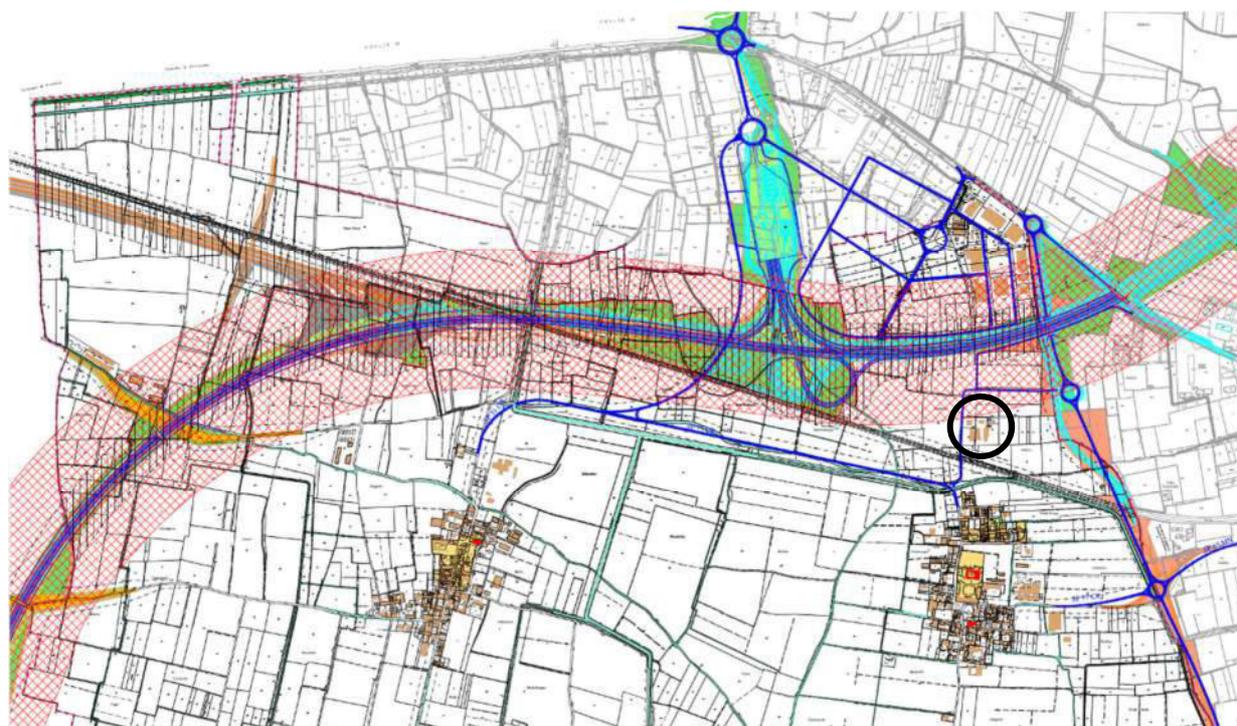
**Ambiti destinati all'attività agricola di interesse del PTCP (rimando di dettaglio alla Carta per la gestione degli ambiti agricoli strategici) rif. art. Normativa P.T.C.P.**

- ambito agricolo strategico - Art. 19 bis c.1

**Aree soggette a regime di tutela di leggi nazionali rif.art.Normativa PTCP**

- corso d'acqua individuato ai sensi dell'art.142 lett. c del D.Lgs. 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" n. 42 iscritti nell'elenco di cui alla D.G.R. n°12028 del 25.07.1986 - Art. 14.1

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale: Estratto della "Carta D" – "Carta delle Tutele e delle Salvaguardie" di carattere prescrittivo e della relativa legenda: in fucsia sono evidenziati i tracciati autostradali in progetto (Ti-Bre e Cremona-Mantova) con le relative opere compensative ed accessorie. È inoltre identificabile una campitura rigata azzurra che riguarda la fascia di rispetto del corso d'acqua individuato ai sensi dell'art. 142 lett. c del D.Lgs 42/2004 (canale irriguo Tagliata-Delmona). I quadrati gialli in successione indicano invece indicano la viabilità storica (SP31 e SP77).



### LEGENDA

-  Confine comunale catastale
-  Nucleo di Antica Formazione (N.A.F.)  
Zona di RECUPERO ai sensi dell'art. 27 della Legge n. 457/78  
ex art. 10/bis c.7 let. a) - L.R. n° 12/2005
-  Edifici di notevole interesse storico ed architettonico
-  TRACCIATO AUTOSTRADALE "CREMONA-MANTOVA" E TI-BRE E RELATIVE OPERE CONNESSE - individuate nel P.T.C.P. della Provincia di Cremona (art. 19 c. 3 e 4 L.R. n° 9/2001)
-  TRACCIATO AUTOSTRADALE "CREMONA-MANTOVA" E RELATIVE OPERE CONNESSE - PROGETTO DEFINITIVO (art. 19 c. 3 e 4 L.R. n° 9/2001)
-  TRACCIATO AUTOSTRADALE "Ti-Bre" - TIRRENO - BRENNERO E RELATIVE OPERE CONNESSE progetto preliminare approvato dal CIPE con Delibera n° 94/2004 (art. 165 D.Lgs n° 163/2006)
-  Corridoio di salvaguardia pertinente il tracciato AUTOSTRADALE "Ti-Bre" progetto preliminare approvato dal CIPE con Delibera n° 94/2004 (art. 165 D.Lgs n° 163/2006)
-  TRACCIATO AUTOSTRADA "Ti-Bre" - TIRRENO - BRENNERO E RELATIVE OPERE CONNESSE - PROGETTO DEFINITIVO (art. 165 D.Lgs n° 163/2006)
-  AMBITO SEDE STRADALE E SUE PERTINENZE PREVISTO DAL PROGETTO DEFINITIVO "Ti-Bre"
-  AMBITO DI VALOREZZAZIONE AMBIENTALE PREVISTO DAL PROGETTO DEFINITIVO "Ti-Bre"
-  Corridoio di salvaguardia e mitigazione ambientale pertinente i tracciati dell'autostrada: CREMONA-MANTOVA (art. 19 c. 3 e 4 L.R. n° 9/2001) TI-BRE (art. 165 D.Lgs n° 163/2006)
-  LIMITE FASCIA DI RISPETTO STRADALE  
m. 60 tratto autostradale  
m. 30 tratto opere connesse all'autostrada  
m. 30 S.P. ex S.S. n° 10  
m. 20 alla S.P. n° 31 e S.P. n° 77
-  Linea ferroviaria Cremona - Mantova e relativa fascia di rispetto (m. 30,00 dal limite della più vicina rotaia)

PGT del Comune di Tornata: Estratto della tavola 02/A "Sistema dei vincoli e delle prescrizioni sovraordinate – Infrastrutture autostradali e ferroviarie esistenti e in progetto". Il cerchio nero identifica la posizione dell'impresa edile Cappelli Snc di Cappelli Renato e Davide e delle abitazioni della Famiglia Cappelli



### NOTE

L'andamento delle progressive di progetto è stato così impostato:

- *linea Cremona–Mantova: per esigenze progettuali, si ha un punto fisso alla progressiva km 59+456.96 di progetto. Da questo punto, le progressive aumentano in direzione Mantova e diminuiscono in direzione Piacenza comportando, in corrispondenza dell'asse del FV di Piacenza, un salto progressive di 14,84 m rispetto alla progressiva storica (progressiva L.S. km 55+286 – progressiva di progetto km 55+271.16). Oltre il FV di Piacenza, lato Cremona, le progressive assumono l'andamento della linea storica, procedendo a ritroso dall'asse del FV di Piacenza avente progressiva km 55+286;*
- *linea Parma–Brescia Est: il punto fisso preso a riferimento è il FV di Piacenza km 39+738.55; le progressive procedono secondo l'andamento della linea storica, ovvero in aumento verso Brescia ed in diminuzione verso Parma, comportando ad entrambi gli estremi di intervento un salto progressive.*
- *Per i layout di stazione/fermata far riferimento agli elaborati specifici*

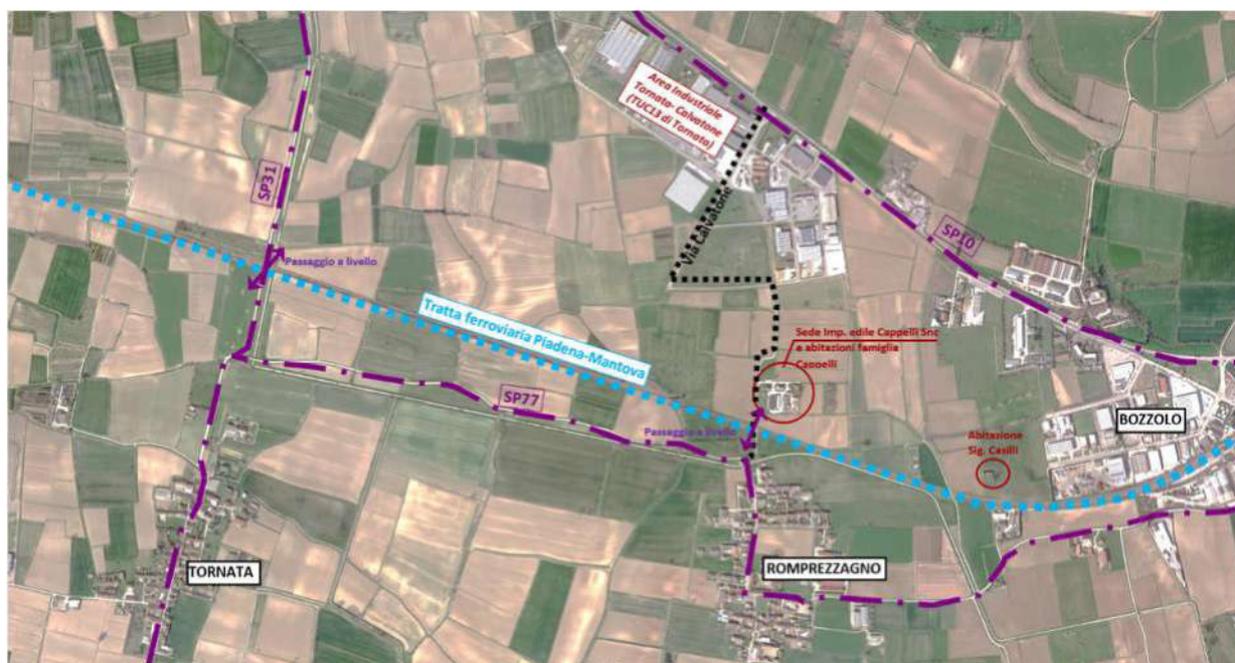
### LEGENDA

- Binari esistenti
- Binari in demolizione
- Binari in progetto
- ipotesi di ingombro del sedime principale autostradale come desumibile da Progetto Definitivo "AUTOSTRADA REGIONALE INTEGRAZIONE DEL SISTEMA TRANSPADANO DIRETTRICE CREMONA – MANTOVA TRATTA CREMONA – MANTOVA SUD" fornito a dato di base
- ipotesi di ingombro opere viarie minori correlate alla nuova tratta autostradale come desumibile da Progetto Definitivo "AUTOSTRADA REGIONALE INTEGRAZIONE DEL SISTEMA TRANSPADANO DIRETTRICE CREMONA – MANTOVA TRATTA CREMONA – MANTOVA SUD" fornito a dato di base

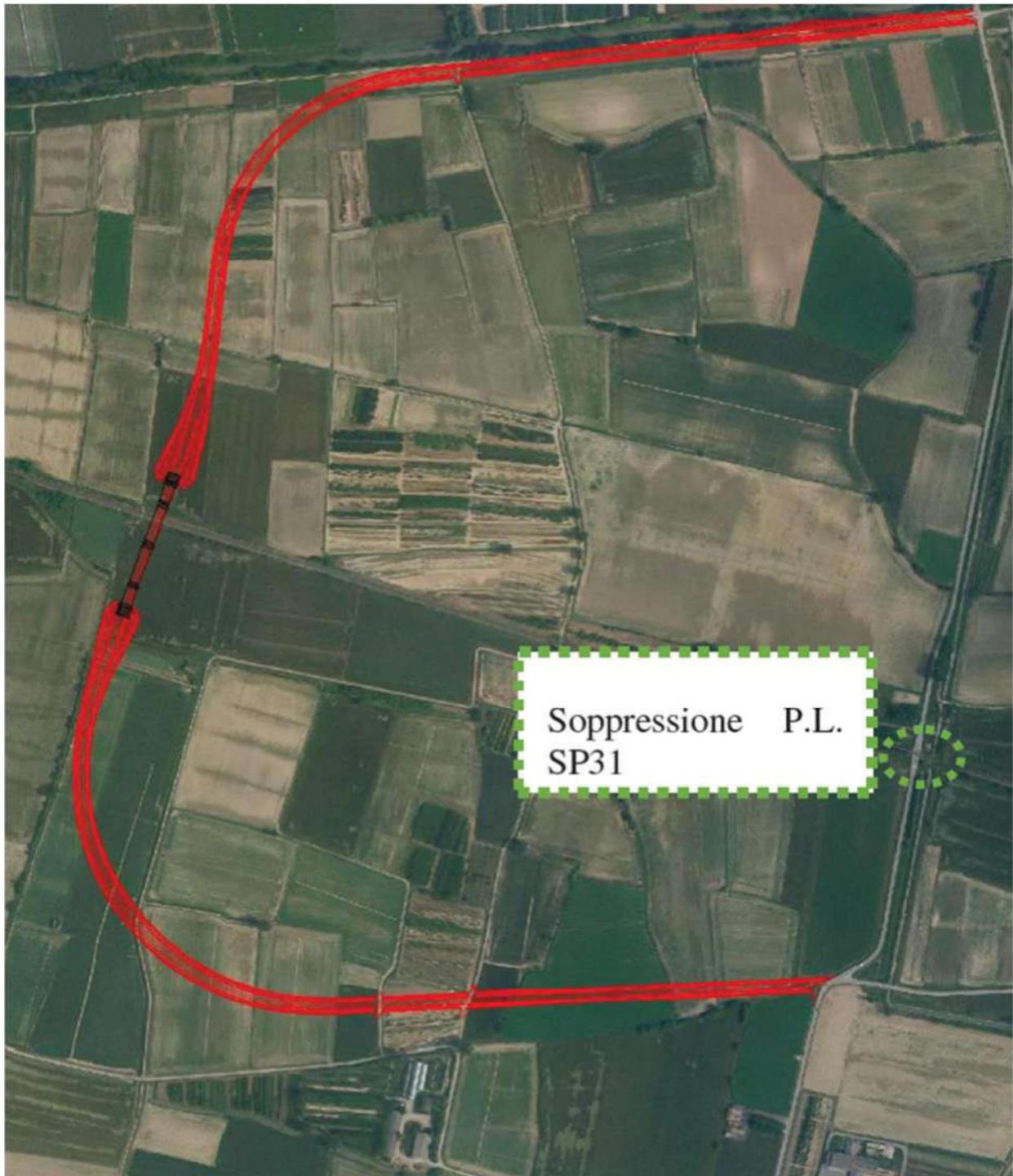
Progetto definitivo RFI Raddoppio linea Codogno-Cremona-Mantova tratta Piacenza-Mantova: Estratto della Tavola "Infrastruttura ferroviaria – Planimetria di progetto Tav.10" (NM25-03-D-26-P27-IF0001-010-A)



Progetto definitivo RFI Raddoppio linea Codogno-Cremona-Mantova tratta Piadena-Mantova: Estratto della Tavola "Nuovo CVF al Km 60+583 – Planimetria di drenaggio della piattaforma stradale" (NM25-03-D-26-PZ-NV2303-001-A), dalla quale si evince il tracciato complessivo dell'opera d'arte compensativa NV23, cavalcaferrovia a Est di Tornata



Vista aerea dello stato di fatto, dove sono evidenziati gli elementi salienti precedentemente descritti, con particolare riferimento ai passaggi a livello che saranno rimossi (su via Calvatone e sulla SP31)



*Progetto definitivo RFI Raddoppio linea Codogno-Cremona-Mantova tratta Piacenza-Mantova: Estratto dell'elaborato testuale "Viabilità – NV23 – Relazione tecnica descrittiva viabilità" (NM25-03-D-26-RG-NV2300-001-A) – particolare della Figura 1 "Inquadramento e contestualizzazione NV23, da cui si desume l'inserimento dell'opera compensativa (cavalcaferrovia) nel contesto*



## LEGENDA

 Tracciato ferroviario di progetto	 Opere viarie connesse
 Rete autostradale di progetto *	 Aree di cantiere

## Vincoli e regimi di tutela

### Siti UNESCO

 Sito	 Buffer
--	--

### Beni culturali tutelati ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/2004 s.m.i.

 Beni di interesse culturale dichiarato (art. 10 co. 1)	 Beni di interesse culturale non verificato (art. 12)
--	--

 Tutela indiretta (art. 45 co. 1)

### Beni paesaggistici tutelati ai sensi della Parte III del D.Lgs 42/2004 s.m.i.

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.)

 Aree di notevole interesse pubblico

### Aree tutelate per legge (art. 142 del D.Lgs 42/2004)

 Territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (lett. b)

 Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde (lett. c)

 Alvei fluviali tutelati (lett. c)

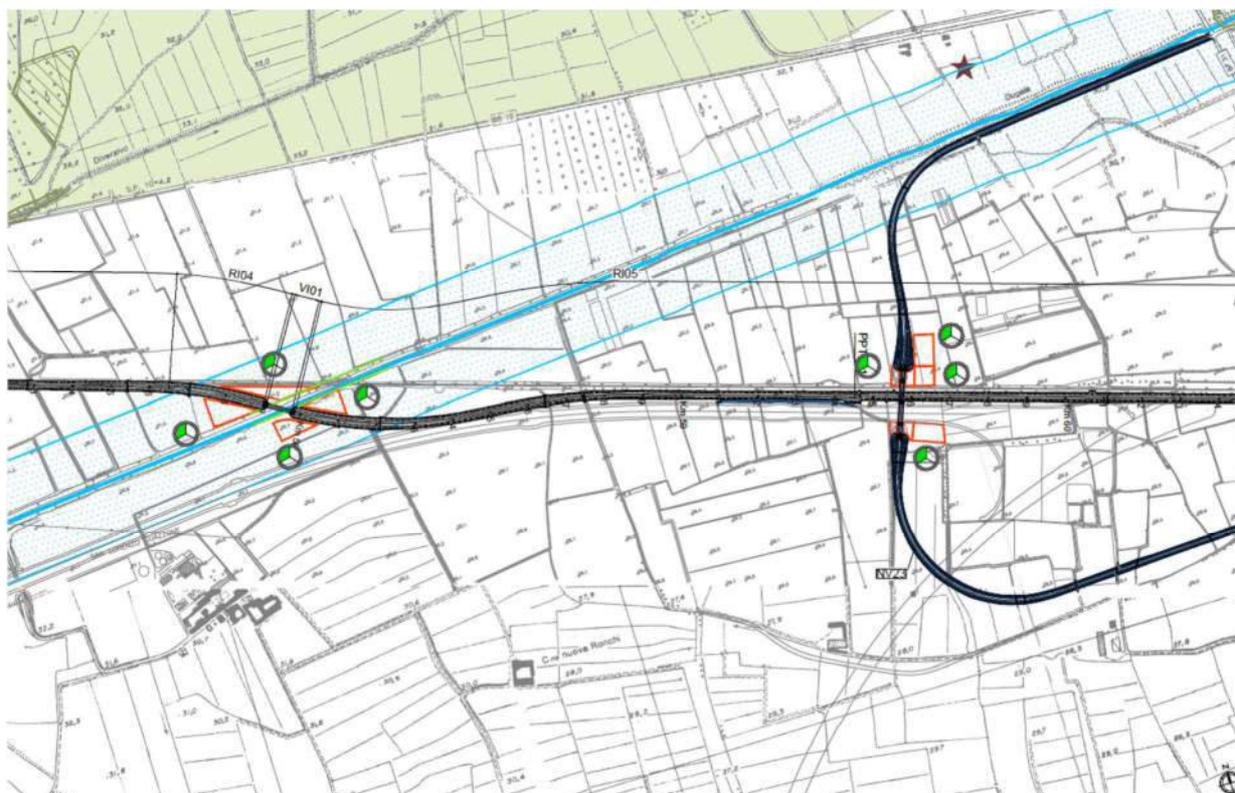
 Area di rispetto dei corsi d'acqua per una fascia di 150 metri (lett. c)

 Parchi e riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (lett. f)

 Territori coperti da foreste e da boschi (lett. g)

 Zone umide (lett. i)

*Progetto definitivo RFI Raddoppio linea Codogno-Cremona-Mantova tratta Piadena-Mantova: Estratto della "Carta dei vincoli e delle tutele Tav. 2/6" della Verifica di compatibilità paesaggistica (NM25-03-D-22-N5-IM0002-002-A). Come si evince dal particolare sopra proposto, non sono state analizzate le implicazioni derivanti dalla simultanea rimozione dei passaggi a livello e della futura realizzazione delle arterie autostradali.*



## LEGENDA

 Tracciato ferroviario di progetto	 Opere connesse
 Rete autostradale di progetto *	 Cantieri

## Vincoli e regimi di tutela

Beni culturali tutelati ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/2004 s.m.i.

 Beni di interesse culturale dichiarato (art. 10 co. 1)

Beni paesaggistici tutelati ai sensi della Parte III del D.Lgs 42/2004 s.m.i.

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.)

 Aree di notevole interesse pubblico

Aree tutelate per legge (art. 142 del D.Lgs 42/2004)

 Territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia (lett. b)

 Alvei fluviali tutelati (lett. c)

 Parchi e riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (lett. f)

 Zone umide (lett. i)

 Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde (lett. c)

 Area di rispetto dei corsi d'acqua per una fascia di 150 metri (lett. c)

 Territori coperti da foreste e da boschi (lett. g)

## Sistema insediativo

 Ricettori acustici abitativi compresi entro la fascia di 250 m. per lato dal binario esterno

 Ricettori acustici sensibili compresi entro la fascia di 500 m. per lato dal binario esterno

## Misure ed interventi per prevenire, ridurre e mitigare i potenziali effetti negativi

Misure ed interventi in fase di cantiere



Ripristino stato dei luoghi



Bagnature



Barriere anti rumore

Misure ed interventi in fase di esercizio



Opere a verde



Barriere anti rumore

Progetto definitivo RFI Raddoppio linea Codogno-Cremona-Mantova tratta Piadena-Mantova: Estratto della "Carta di sintesi degli aspetti ambientali Tav. 1/3" dello Studio di impatto ambientale (NM25-03-D-22-N4-SA001-016-A), dove si evince il tracciato dell'opera d'arte compensativa prevista e denominata NV23 (nuovo cavalcaferrovia). In particolare è stata evidenziata la presenza del canale irriguo e della relativa fascia di rispetto e si deduce come il primo segmento dell'opera d'arte (cavalcaferrovia) proposta a Est della SP31 insista entro di essa.



## LEGENDA

	Tracciato ferroviario di progetto		Opere connesse
	Rete autostradale di progetto *		Cantieri

## Vincoli e regimi di tutela

Beni culturali tutelati ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/2004 s.m.i.

Beni di interesse culturale dichiarato (art. 10 co. 1)

Beni paesaggistici tutelati ai sensi della Parte III del D.Lgs 42/2004 s.m.i.

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.)

Aree di notevole interesse pubblico

Aree tutelate per legge (art. 142 del D.Lgs 42/2004)

Territori contermini ai laghi compresi in una fascia di profondità di 300 metri dalla linea di battigia (lett. b)

Alvei fluviali tutelati (lett. c)

Parchi e riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (lett. f)

Zone umide (lett. i)

Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde (lett. c)

Area di rispetto dei corsi d'acqua per una fascia di 150 metri (lett. c)

Territori coperti da foreste e da boschi (lett. g)

## Sistema insediativo

Ricettori acustici abitativi compresi entro la fascia di 250 m. per lato dal binario esterno

Ricettori acustici sensibili compresi entro la fascia di 500 m. per lato dal binario esterno

## Misure ed interventi per prevenire, ridurre e mitigare i potenziali effetti negativi

Misure ed interventi in fase di cantiere



Ripristino stato dei luoghi



Bagnature



Barriere anti rumore

Misure ed interventi in fase di esercizio

Opere a verde

Barriere anti rumore

Progetto definitivo RFI Raddoppio linea Codogno-Cremona-Mantova tratta Piacenza-Mantova: Estratto della "Carta di sintesi degli aspetti ambientali Tav. 1/3" dello Studio di impatto ambientale (NM25-03-D-22-N4-SA001-016-A). Dal particolare sopra riportato si evince la presenza di recettori acustici abitativi nei pressi e le opere di mitigazione previste: la barriera antirumore verso la proprietà Cappelli e la barriera verde sul lato opposto.

### **3. Criticità e proposte migliorative per il progetto del raddoppio della tratta Piadena-Mantova con particolare riferimento al segmento insistente sul territorio del Comune di Tornata**

Le presenti osservazioni si inseriscono nell'ambito della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e della Verifica Piano di Utilizzo Terre in merito al Progetto definitivo del raddoppio della tratta Piadena-Mantova, e nello specifico della prima fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova, con particolare riferimento al segmento interagente con la sede dell'Impresa edile Cappelli Snc e delle abitazioni dei vari componenti della Famiglia Cappelli.

Dall'analisi esposta nel precedente paragrafo emerge come la principale criticità derivante dalla realizzazione dell'opera in oggetto (raddoppio della tratta Piadena-Mantova) sia da ricercare essenzialmente nell'effetto divisivo che la medesima genererà sul territorio.

È noto come di per sé la linea ferroviaria costituisca un segno sul territorio che per sua stessa natura costituisce una demarcazione tra i luoghi posti sulle "sponde" opposte. Nel caso specifico questo aspetto viene rimarcato dalla rimozione dei passaggi a livello esistenti su via Calvatone e su via Roma (SP31), che produrrà l'effetto di isolare gli ambiti produttivi a Nord rispetto al centro abitato di Romprezzagno e Tornata. Inoltre, la futura realizzazione del nuovo tracciato autostradale in progetto (Ti-Bre e Cremona-Mantova) amplificherà e massimizzerà tali effetti, completando l'interclusione dell'area compresa tra i binari e il sedime delle nuove opere viarie.

È certamente evidente il forte impatto visivo e paesaggistico che questo potenziamento produrrà sull'intorno, che tuttavia non sarà limitato ad esso, in quanto si tradurrà nell'inaccessibilità di alcuni territori, a cui con buona probabilità seguirà la forte svalutazione e abbandono dei medesimi. Inoltre così facendo saranno lesi i diritti imprescindibili di coloro che ivi risiedono e vivono il territorio.

Sebbene non si tratti di argomentazioni squisitamente di natura ambientale e paesistica, si ritiene che le implicazioni socio-economiche descritte non possano essere trascurate per la valutazione della sostenibilità dell'opera.

Il depauperamento della zona di una o più delle realtà ormai consolidate e forti sul territorio, quali l'impresa Cappelli che opera tra la Provincia di Cremona e Mantova da più di settant'anni, oppure altre attività insediate nell'area produttiva sovracomunale, comporterà infatti la perdita di "poli attrattori" e il conseguente indebolimento della rete di interscambio (di persone, merci e servizi) generata all'intorno. Il rischio a lungo termine è pertanto l'ulteriore perdita di appetibilità degli insediamenti e il conseguente abbandono del "territorio".

Non è inoltre trascurabile l'ulteriore frammentazione dei terreni agricoli, nonché la totale interclusione di alcuni campi: anche in questo caso l'esito più probabile sarebbe lo stato di abbandono e la riconduzione dei medesimi a spazio di risulta. Si tratta di un esito pienamente in controtendenza rispetto ad uno dei temi attualmente più cari alla pianificazione urbanistica: il contenimento del consumo di suolo.

Questi effetti combinati tra loro minano l'identità e la vivibilità di questi luoghi, soprattutto nei confronti della cosiddetta "utenza debole", che nel caso di piccoli centri urbani collocati in ambito rurale come quelli in oggetto, assume un peso significativo. L'effetto di interclusione descritto di fatto impedirebbe, oppure ostacolerebbe pesantemente, la fruizione a piedi o in bicicletta, nonché il collegamento "spiccio" tra il centro e le zone limitrofe, compromettendo la fruizione dei pochi servizi rimasti. La categoria di popolazione maggiormente interessata sarebbe quindi quella corrispondente alle fasce d'età più giovani o di età superiore, mentre sarebbe al contrario incentivata la mobilità mediante automezzi.

Non da ultimo, dovrebbe essere tenuto conto degli effetti prodotti dall'incremento del flusso di "traffico veloce" con mezzi più o meno pesanti, con conseguente maggiore esposizione a rumore e vibrazioni. In merito a ciò sono state previste barriere antirumore o verdi, limitate al mero soddisfacimento dei minimi requisiti normativi richiesti.

Ferme restando le argomentazioni sopra esposte, di seguito si propongono delle opere compensative che potrebbero in parte mitigare gli effetti sul territorio sopra illustrati.

Dalla disamina appare infatti evidente che dall'eliminazione dei passaggi a livello (su via Calvatone e su via Roma/SP31) scaturisce l'esigenza della tempestiva realizzazione di opere compensative, che non possono essere rimandate alla futura realizzazione della rete autostradale.

In particolare si ritiene necessario creare un collegamento tra i lati opposti dei binari in corrispondenza del confine tra i comuni di Tornata e Bozzolo, analogamente a quanto già previsto dal progetto Ti-Bre e Cremona-Mantova.

Questo non sarebbe tuttavia sufficiente a ovviare al problema dell'interclusione dei terreni precedentemente descritti e che potrebbe essere in parte alleviato dalla realizzazione di una viabilità secondaria di collegamento tra l'attuale via Calvatone e il futuro cavalcaferrovia di cui al punto precedente.

Per una più agevole identificazione delle soluzioni proposte si rimanda allo schema grafico allegato alla presente.

Si tratta di opere di compensazione e completamento del sistema viabilistico, che consentirebbe di dare respiro ai territori coinvolti, che diversamente rischierebbero di essere "sacrificati" e "schiacciati" in nome del potenziamento infrastrutturale.

Fiduciosi che vogliate prendere in considerazioni la nostra disamina, porgiamo cordiali saluti.

Brescia, 15/01/2021

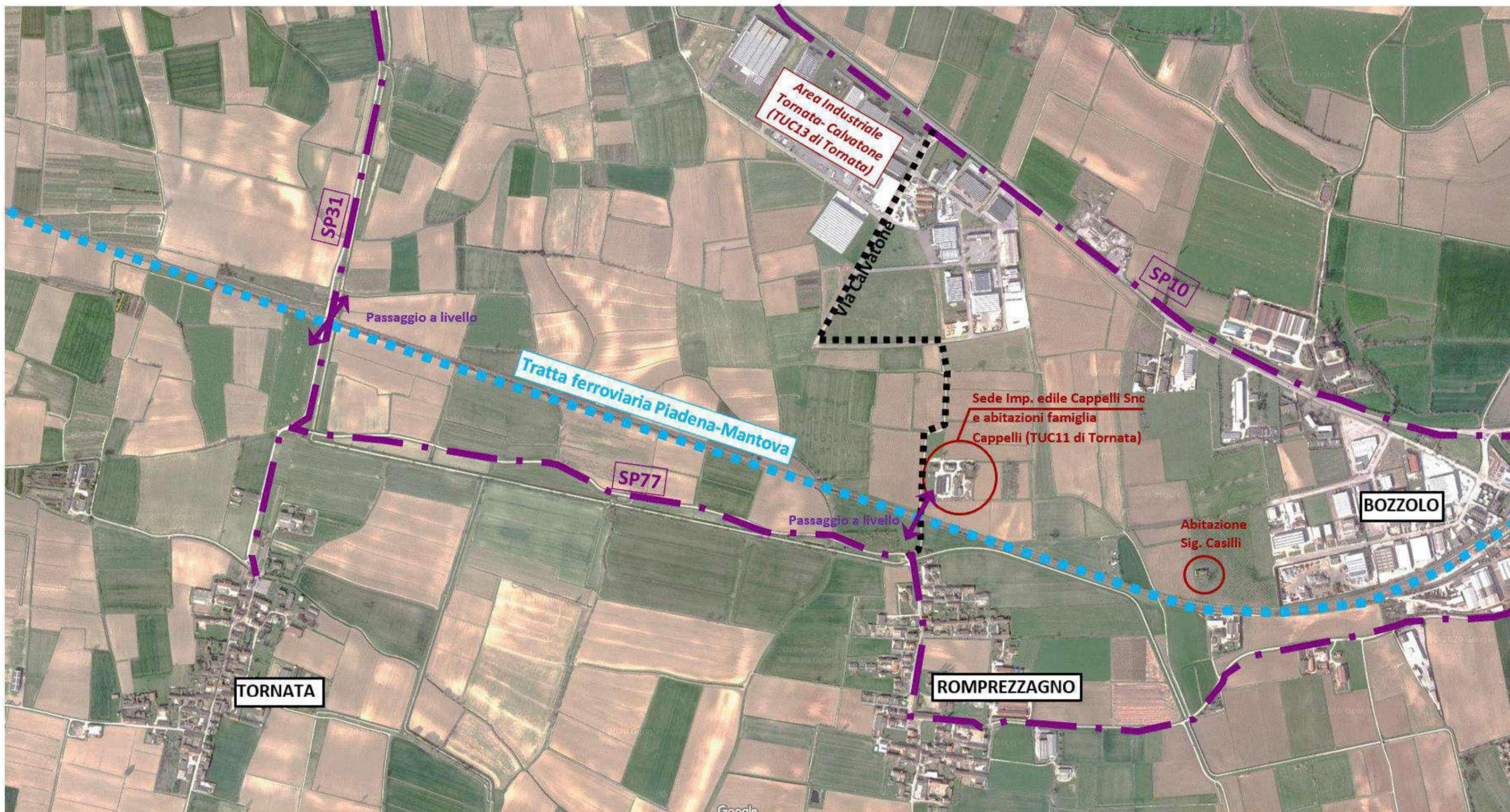
Il tecnico incaricato  
Arch. Laura Bianchi

---

Il Legale Rappresentante di  
Cappelli Snc di Cappelli Renato e Davide  
(Geom. Renato Cappelli)

---

**OGGETTO: SCHEMA GRAFICO DELLO STATO DI FATTO**



**OGGETTO: SCHEMA GRAFICO DELLE PROPOSTE**

**Tracciato strada di collegamento tra via Calvatone e il nuovo "cavalcaferrovia" di connessione tra SP10 e SP77 (opera compensativa)**

