

Via Principe Amedeo, 30/32  
46100 Mantova  
tel. 0376 204.222 - 204.359  
fax 0376 204.279

provinciadimantova@legalmail.it  
presidenza@provincia.mantova.it  
www.provincia.mantova.it

Presidente



Mantova, 25/08/2022

Spett.li MINISTERO della TRANSIZIONE ECOLOGICA  
Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS  
via Colombo, 44 00147 Roma  
[va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)

Regione Lombardia  
Direzione Generale Ambiente e Clima  
Sviluppo Sostenibile e Tutela Risorse  
dell'Ambiente  
[ambiente\\_clima@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it)

E p.c. Italferr S.p.A.  
Area Gestione Commesse Nord  
PM Nodo Milano  
Ing. G. Marcheselli  
[Italferr.ambiente@legalmail.it](mailto:Italferr.ambiente@legalmail.it)

RFI S.p.A.  
Direzione Investimenti Area Nord Ovest  
[segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it](mailto:segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it)

**Oggetto** [ID: 5610] Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del *Progetto Definitivo del raddoppio della tratta Piadena-Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova*. Trasmissione parere e contributo istruttorio finale di competenza della Provincia di Mantova

Vista la nota di Regione Lombardia T1.2022.0055189 del 27 luglio 2022.

Richiamate:

- le osservazioni formulate da questo ente e ricevute al Vs prot. 0109063 del 24/12/2020 sul progetto depositato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al fine della Valutazione di Impatto Ambientale;
- il parere favorevole con condizioni (riportate nel Provvedimento Dirigenziale n 259 del 14/03/2022) espresso dalla Provincia di Mantova e inoltrato con nota prot. 1289 del 15/03/2022, a seguito di convocazione di *Conferenza di Servizi per l'approvazione del Progetto Definitivo del raddoppio della tratta Piadena-Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova*, indetta con Ordinanza n.3/2021 della Commissaria straordinaria Ing. Chiara de Gregorio,

Verificate le integrazioni progettuali del 24/06/2022 depositate da RFI presso il Ministero della Transizione Ecologica e in particolare l'allegato 5 - *Controdeduzioni alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito delle Valutazioni Ambientali*, in cui emerge un sostanziale recepimento sia delle osservazioni presentate nel 2020 che delle condizioni contenute nel PD 259 del 14/03/2022, con alcune eccezioni che si ritiene utile richiamare al fine di migliorare l'impatto sulle componenti ambientali, ad esempio: l'interruzione delle viabilità locali di accesso al

sistema ciclabile esistente dovrà trovare adeguate soluzioni progettuali che consentano di garantire gli spostamenti sul territorio.

Con la presente si intende confermare il parere favorevole alla costruzione dell'infrastruttura in oggetto, richiamando alcune valutazioni già espresse nel parere di marzo 2022, che verranno formulate nell'ambito del procedimento di approvazione del progetto definitivo, in particolare:

- 4) *con riferimento al sistema ciclabile, si evidenzia che l'interruzione delle viabilità locali di accesso ad una importante arteria di livello sovralocale quale è la ciclabile Mantova – Grazie, che corre parallela alla SS10, richiedono di prevedere una ricucitura ciclabile a sud della ferrovia che ne consenta lo scavalco nei punti in cui sono previsti i sovra/sottopasso (via dei Toscani - IV37 e strada Circonvallazione Sud – SL02); tale ricucitura potrebbe essere garantita con l'accessibilità ciclopedonale alla viabilità di servizio già prevista nel progetto ferroviario;*
- 6) *con riferimento alle interferenze puntuali con la viabilità provinciale o statale, si riportano le seguenti indicazioni:*
  - a) *Bozzolo - soppressione PL via Cremona – NV24 – [...] Per quanto concerne il collegamento tra la zona residenziale e il polo produttivo si valuti la possibilità di creare un percorso ciclopedonale dedicato che, partendo da Viale Valzania, sottopassi la linea ferroviaria e si ricollegli a Via Cremona sfruttando la viabilità prossima al Cimitero Ebraico.*
  - h) *Castellucchio e Curtatone - soppressione di due PL su via Fontana – la chiusura dei 2 passaggi a livello PL – KM 80 + 574 e PL – KM 81 + 561 su Via Fontana rende senza sbocchi il tratto di Via Fontana stessa a sud della ferrovia. Occorre anche 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 offrendo pure un percorso ciclopedonale di raccordo alla rete ciclopedonale provinciale verso Mantova da un lato, e verso il Lago di Garda dall'altro, all'interno del Parco del Mincio. Si richiede di riconnettere la viabilità al sovrappasso NV32, a Curtatone, nel punto di innesto con Strada Vicinale Osanne*
  - i) *Curtatone - soppressione dei due PL di Via Morante e Strada Osanne – NV32 - si chiede di ricalcare la soluzione di nuova viabilità e sovrappasso contenuta nel progetto autostradale che nasce dalla rotatoria esistente sulla SS10 e discende, spostandosi più a est, su Strada Vicinale Osanne, con la realizzazione di una rotatoria, per poi proseguire verso Sud con un nuovo tratto di viabilità fino ad innestarsi sulla esistente Strada Morante. La sezione stradale dovrà essere di tipo C2 coerentemente con la porzione di strada già riqualificata. Inoltre, sia valutata la possibilità, in seconda fase o con cofinanziamento regionale, come già previsto nel progetto dell'Autostrada Cremona – Mantova, di concludere l'intervento di riqualificazione della S.C. Morante adeguando i restanti 800,00 mt circa ricompresi tra Via Morante e il nuovo raccordo con il sovrappasso ferroviario.*

Allegato: parere favorevole del 15/03/2022

Cordiali saluti

Il Presidente  
(Carlo Bottani)

# PROVINCIA DI MANTOVA

## **ATTO DIRIGENZIALE n° PD / 259 14/03/2022**

AREA 3 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E DELLA NAVIGAZIONE – EDILIZIA

Servizio pianificazione territoriale provinciale di coordinamento. Attività estrattive.

**ISTRUTTORE:** MOLINARI ELENA

**OGGETTO:**

APPROVAZIONE DEL “PROGETTO DEFINITIVO DEL RADDOPPIO DELLA TRATTA PIADENA – MANTOVA, 1° FASE FUNZIONALE DEL RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA” . ESPRESSIONE DEL PARERE DI COMPETENZA AI SENSI DELL’ART. 14-TER, COMMA 2, DELLA L.241/1990

**LA DIRIGENTE ad interim del  
Servizio Pianificazione Territoriale Provinciale di Coordinamento, attività estrattive  
Dr.ssa Gloria Vanz**

Con il presente provvedimento, la Provincia di Mantova esprime parere favorevole all'approvazione del *“Progetto definitivo del raddoppio della tratta Piadena – Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova”* (CUP J84H17000930009), ai sensi dell'art. 14-ter, comma 2 della L.241/1990, nell'ambito della Conferenza di Servizi indetta con Ordinanza n.3/2021 dalla Commissaria straordinaria, Ing. Chiara De Gregorio, alle condizioni di seguito indicate.

PREMESSO che:

- Il MATTM, in data 28/10/2020, ha avviato il procedimento di *“Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm. i e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9. Progetto Definitivo del raddoppio della tratta Piadena-Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova”*;
- la Provincia di Mantova ha inviato le proprie osservazioni con nota Prot.67834 del 21/12/2020;
- Il progetto definitivo è stato successivamente inviato da Italferr S.p.A. alla Provincia di Mantova ed acquisito al prot. 69333 del 30/12/2020, al fine di una valutazione preliminare nell'ambito delle procedure di cui al DPR 383/1994 e s.m.i., che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avrebbe dovuto avviare successivamente all'esito della VIA;
- con DPCM del 16/04/2021, ai sensi dell'art.4 comma 1, del DL 32/2019, convertito con modificazioni dalla L 55/2019, è stata nominata la Commissaria straordinaria per la realizzazione dell'opera, Ing. Chiara De Gregorio;
- con Ordinanza n.3 del 30/11/2021 la Commissaria straordinaria ha avviato la procedura per l'approvazione del progetto ai sensi dell'art. 4, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;
- con comunicazione PEC acquisita al prot. 61694 del 01/12/2021, RFI ha convocato la Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 14-ter della L. 241/1990 per l'approvazione del progetto definitivo, per il giorno 17/12/2021 definendo altresì la scadenza per l'espressione del parere da parte delle Amministrazioni partecipanti (105gg dalla prima seduta della Conferenza di Servizi);
- con nota trasmessa alla Segreteria della Conferenza di Servizi, tramite PEC 64135 del 15/12/2021, la Provincia di Mantova ha richiesto chiarimenti poiché: *“Si evidenzia che, per il tratto in Provincia di Mantova, i passaggi a livello in soppressione sono 18 mentre i cavalcaferrovia di nuova costruzione per il ripristino della viabilità locale interrotta sono 11; in proposito si chiedono chiarimenti in merito ai criteri applicati in fase progettuale che hanno portato alla scelta di ripristino di alcune viabilità rispetto ad altre”*; tale richiesta è stata parzialmente riscontrata nella seduta del 17/12/2021, tuttavia non è stato rilasciato alcun verbale scritto;

PRESO ATTO che il raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova

- è previsto nel Piano Regionale della Mobilità e Trasporti di Regione Lombardia e nel recente Adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP) della Provincia di Mantova adottato con delibera di consiglio provinciale n.33 del 29/07/2021

- è finalizzato al potenziamento della relazione regionale Milano - Mantova (frequenza 1 treno/ora in entrambe le direzioni) anche in relazione al servizio merci.
- interessa i Comuni di Bozzolo, Marcaria, Castellucchio, Curtatone e Mantova nel territorio della provincia di Mantova;
- la prima tratta in progetto tra Piadena e Mantova è lunga 34 km e comporta la soppressione di 29 passaggi a livello e la realizzazione di 13 nuovi viadotti stradali per riconnettere la viabilità stradale oltre a 3 interventi di collegamento ciclopedonale – 2 sottopassi ed una passerella. Inoltre, in 3 stazioni (Piadena, Marcaria e Castellucchio) è prevista la realizzazione di un passante pedonale di riconnessione a monte e a valle delle stesse.
- comporta interventi di riconnessione della viabilità di livello comunale e provinciale con la SS10, a causa delle interruzioni dovute alla soppressione dei passaggi a livello.
- comporta una separazione ancora più netta tra il territorio provinciale a nord e a sud della ferrovia, rispetto allo stato attuale in cui i passaggi a livello garantiscono comunque un certo grado di permeabilità. Per questo è stata effettuata una attenta valutazione delle migliori soluzioni possibili alle problematiche locali, generate dalla chiusura dei passaggi a livello e dalla nuova viabilità prevista per lo scavalco della ferrovia; tale valutazione è stata condivisa con i Comuni interessati dall'opera.
- la linea ferroviaria corre parallelamente alla SS10 nel tratto che collega la Provincia di Mantova a quella di Cremona e si affianca al progetto per la realizzazione dell'autostrada regionale Cremona – Mantova, tale condizione porta alla sovrapposizione di alcuni interventi di sovrappasso previsti in entrambi i progetti che devono essere raccordati.

#### DATO ATTO che l'intervento

- è di primaria importanza strategica per il territorio mantovano ed è previsto sia nella pianificazione territoriale regionale (PTR e Piano Regionale Mobilità e Trasporti) di Regione Lombardia che nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Mantova;
- si caratterizza come un potenziamento dei collegamenti regionali e merci attualmente programmati nel contesto di "Riqualficazione Milano – Codogno – Cremona – Mantova", con l'obiettivo di creare le condizioni per l'incremento della regolarità sulla relazione regionale Milano – Mantova ed un suo successivo potenziamento

#### RICHIAMATI:

- la Legge Regionale n. 12/2005 "Legge per il governo del Territorio";
- il PTCP, approvato con Delibera Consiliare n. 3 del 08/02/2010 e vigente dalla pubblicazione sul BURL n. 14 del 07/04/2010 e l'Adeguamento del PTCP al PTR adottato con Delibera Consiliare n. 33 del 29/07/202, rispetto ai quali è stata effettuata la presente valutazione di compatibilità,
- la Legge Regionale n. 31/2014 "Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato";
- il provvedimento presidenziale prot. n. 50669/2021 dell'1/10/2021 con cui è stato conferito alla Dr.ssa Gloria Vanz l'incarico dirigenziale "ad interim" del Servizio "Pianificazione Territoriale Provinciale di Coordinamento. Attività Estrattive";
- l'art. 107, comma 3, lettera f) del D.Lgs. n. 267/2000;

ACQUISITO il parere favorevole sulla regolarità istruttoria da parte della Responsabile del procedimento arch. Elena Molinari, con incarico di P.O. del "Servizio Pianificazione Territoriale Provinciale di Coordinamento. Attività Estrattive", attribuito con Atto protocollo n. 53918 del 20/10/2021;

DATO ATTO che per il presente provvedimento non sussistono situazioni, neppure potenziali, di conflitto di interesse, in capo al dirigente responsabile del procedimento che adotta il provvedimento finale, all'istruttore e ai titolari degli uffici competenti a adottare i pareri, le valutazioni tecniche, gli atti endoprocedimentali (art. 6bis della legge 241/1990 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" ) come introdotto dalla art.1 comma 41 della L.190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione".

Tutto ciò premesso,

## ESPRIME

**parere favorevole** all'approvazione del "*Progetto definitivo del raddoppio della tratta Piadena – Mantova, 1° fase funzionale del raddoppio della linea ferroviaria Codogno – Cremona – Mantova*" (CUP J84H17000930009), ai sensi dell'art, 14-ter, comma 2 della L.241/1990, alle seguenti condizioni:

- 1) Il raddoppio della tratta Bozzolo - Mantova prevede la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento all'esistente in interruzione prolungata di esercizio ferroviario. Si chiedono maggiori garanzie progettuali in merito ai servizi sostitutivi previsti per il traffico passeggeri e agli itinerari alternativi previsti per il traffico merci da e per Mantova, soprattutto in relazione al collegamento con il Porto di Mantova - Valdarò.
- 2) Il progetto del raddoppio ferroviario si affianca al progetto dell'infrastruttura autostradale Cremona-Mantova; i due progetti presentano delle interferenze che vanno valutate ed aggiornate, nonché alcune incongruenze in relazione alle nuove opere di scavalco necessarie al mantenimento dei collegamenti viari interrotti che dovrebbero essere risolte in modo univoco, in particolare:
  - a) il tracciato del viadotto stradale NV 29 ha uno sviluppo leggermente difforme nei due progetti pertanto va reso coerente
  - b) il viadotto stradale NV 30 dovrebbe raccordarsi con quello previsto dal progetto autostradale su Via Gabbiana
  - c) il viadotto stradale NV 31 ha un tracciato difforme nei due progetti, raccordandosi a due diverse strade esistenti, si ritiene preferibile la soluzione autostradale
  - d) il viadotto stradale NV 32 ha un tracciato difforme nei due progetti, raccordandosi in modo diverso alle strade esistenti, anche in questo caso si ritiene preferibile rispettare il tracciato previsto nel progetto autostradale, poiché garantisce una migliore connessione con la viabilità locale.
- 3) il potenziamento del sistema ferroviario "metropolitano" tra il comune capoluogo e i comuni della prima cintura è tra gli obiettivi strategici della pianificazione provinciale e ha consentito la realizzazione di "fermate" lungo la tratta ferroviaria Mantova-Modena, localizzate nella periferia di Mantova (polo scolastico ITIS) e a Levata di Curtatone. Si valuti la possibilità della previsione di una nuova "fermata" in località 4venti a Curtatone a servizio del polo produttivo-commerciale e funzionale al completamento di un sistema di intermodalità per il trasporto delle persone da e per il capoluogo.
- 4) con riferimento al sistema ciclabile, si evidenzia che l'interruzione delle viabilità locali di accesso ad una importante arteria di livello sovralocale quale è la ciclabile Mantova – Grazie, che corre parallela alla SS10, richiedono di prevedere una ricucitura ciclabile a sud della ferrovia che ne consenta lo scavalco nei punti in cui sono previsti i sovra/sottopasso (via dei Toscani - IV37 e strada Circonvallazione Sud – SL02); tale ricucitura potrebbe

essere garantita con l'accessibilità ciclopedonale alla viabilità di servizio già prevista nel progetto ferroviario;

- 5) in generale, a perfezionamento delle soluzioni di sovrappasso ferroviario è sempre opportuno prevedere la possibilità di inserimento, in affiancamento, di un percorso ciclopedonale che possa connettersi alla rete ciclopedonale locale e cicloturistica esistente;
- 6) con riferimento alle interferenze puntuali con la viabilità provinciale o statale, si riportano le seguenti indicazioni:
  - a) Bozzolo - soppressione PL via Cremona – NV24 – si ritiene opportuno che a nord della ferrovia il tracciato del sovrappasso converga sull'incrocio esistente tra la SS10 e via Cremona prevedendone la riqualificazione mediante l'inserimento di una rotatoria e l'adozione di una categoria stradale C2 "extraurbana secondaria" anziché F1. Per quanto concerne il collegamento tra la zona residenziale e il polo produttivo si valuti la possibilità di creare un percorso ciclopedonale dedicato che, partendo da Viale Valzania, sottopassi la linea ferroviaria e si ricollegli a Via Cremona sfruttando la viabilità prossima al Cimitero Ebraico.
  - b) Bozzolo - soppressione PL SP64 – NV25 – si ritiene opportuno far convergere la viabilità in uscita dal sovrappasso a nord della linea ferroviaria sul nodo viabilistico esistente tra la SP64 e la SS10 prevedendone la riqualificazione mediante l'inserimento di una rotatoria che dovrà garantire anche la continuità di Via Tezzoglio. Si ritiene altresì opportuna l'adozione di una categoria stradale C2 "extraurbana secondaria" anziché F1 con conseguente ampliamento della sede stradale e adozione di banchine più larghe
  - c) Marcaria - soppressione PL SP67 – NV26 – si ritiene necessario che il cavalcaferrovia venga realizzato mantenendo, per il maggior tratto possibile, la sede della SP67 e che converga sull'attuale incrocio tra la SP67 e la SS10 prevedendone la riqualificazione con l'inserimento di una rotatoria. A perfezionamento della soluzione è necessario prevedere l'inserimento di un percorso ciclopedonale che possa in futuro connettersi alla rete ciclopedonale locale e cicloturistica. Dovrà essere posta molta cura nello studio dell'impatto paesaggistico al fine di individuare le migliori soluzioni possibili, condivise con il "Parco Oglio Sud", per mitigare l'opera
  - d) Marcaria - soppressione PL SP68 – NV27 – si ritiene necessario rimodulare il percorso della nuova strada inserendo una nuova rotatoria sulla S.P. 78 che, possibilmente attraverso un sottopassaggio, si ricollegli alla S.S. 10 mediante un nuovo innesto a rotatoria posizionato ad Est dell'attuale intersezione. Dal suddetto nuovo innesto dovrà essere ripristinata la connessione con la S.P. 68 tale, così da garantire la continuità del percorso viabilistico di collegamento con la frazione di Casatico e la monumentale Corte Castiglioni.
  - e) Castellucchio - soppressione PL Strada Laghetto - NV29 - 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. Inoltre, 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 la 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.

- f) Castellucchio - soppressione PL Via della Repubblica – NV30 – si condivide lo spostamento del sovrappasso rispetto alla posizione del passaggio a livello soppresso, tuttavia, si richiede un miglior raccordo con le previsioni del progetto autostradale; inoltre, si ritiene opportuno un innesto con rotatoria sulla SS10, un sottopasso ciclopedonale sul percorso interrotto per effetto della chiusura del passaggio a livello (Via Gabbiana-Via Repubblica), la ridefinizione dell'uscita dal sovrappasso, prima del raccordo con la ex SS10, affinché sia utilizzabile per un collegamento verso l'interno del centro abitato
- g) Castellucchio - soppressione PL SP55 – NV31 – 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
- h) Castellucchio e Curtatone - soppressione di due PL su via Fontana – la chiusura dei 2 passaggi a livello PL – KM 80 + 574 e PL – KM 81 + 561 su Via Fontana rende senza sbocchi il tratto di Via Fontana stessa a sud della ferrovia. Occorre anche 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 offrendo pure un percorso ciclopedonale di raccordo alla rete ciclopedonale provinciale verso Mantova da un lato, e verso il Lago di Garda dall'altro, all'interno del Parco del Mincio. Si richiede di riconnettere la viabilità al sovrappasso NV32, a Curtatone, nel punto di innesto con Strada Vicinale Osanne
- i) Curtatone - soppressione dei due PL di Via Morante e Strada Osanne – NV32 - si chiede di ricalcare la soluzione di nuova viabilità e sovrappasso contenuta nel progetto autostradale che nasce dalla rotatoria esistente sulla SS10 e discende, spostandosi più a est, su Strada Vicinale Osanne, con la realizzazione di una rotatoria, per poi proseguire verso Sud con un nuovo tratto di viabilità fino ad innestarsi sulla esistente Strada Morante. La sezione stradale dovrà essere di tipo C2 coerentemente con la porzione di strada già riqualificata. Inoltre, sia valutata la possibilità, in seconda fase o con cofinanziamento regionale, come già previsto nel progetto dell'Autostrada Cremona – Mantova, di concludere l'intervento di riqualificazione della S.C. Morante adeguando i restanti 800,00 mt circa ricompresi tra Via Morante e il nuovo raccordo con il sovrappasso ferroviario.
- j) Curtatone - soppressione del PL su via dei Toscani – IV37- si ritiene necessaria la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale in luogo della passerella ciclopedonale prevista nel progetto
- k) Mantova - soppressione PL Strada Circonvallazione Sud - SL 02 – si valuti la possibilità di uno sviluppo più lineare del sottopasso che sarebbe consentito dalla posizione degli accessi carrai e dalla chiusura della viabilità; contestualmente andrebbero previste le connessioni alla viabilità afferente e le opere per lo scorrimento dei flussi interrotti (spazi di inversione, ...)
- l) Mantova - nuovo progetto NV34 - il tracciato del viadotto stradale dovrebbe avere uno sviluppo planimetrico più lineare e meno curvilineo nella parte a nord della ferrovia e più centrale sull'area interessata in modo da discostarsi dal cimitero monumentale, dovrebbe inoltre essere garantita la possibilità di passaggio ciclopedonale.

- 7) Si segnala infine l'ipotesi di raccordo merci tra la stazione di Castellucchio e il Comune di Gazoldo degli Ippoliti a servizio della ditta Marcegaglia SpA; la progettualità è presente da tempo nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e oggi è in fase di concertazione tra gli enti locali e l'azienda, pertanto, si chiede che non venga preclusa la eventuale, futura realizzazione dell'opera.

La Dirigente  
Dr. ssa Gloria Vanz

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. n.82/2005 e successive modifiche e integrazioni