



Dibattito pubblico
Tratta Codogno - Piacenza
Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

 **ITALFERR**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico

**Raddoppio della linea
Codogno - Cremona - Mantova**

TRATTA CODOGNO- PIADENA

www.dpcodognopiadena.it



CONTRIBUTO AL DIBATTITO

COMITATO DI QUARTIERE SAN BIAGIO - CODOGNO



Premessa

L'istituto del dibattito pubblico sulle grandi opere d'interesse generale è stato introdotto nell'ordinamento italiano dall'art. 22 del d.lgs. n. 50 del 2016 (Codice dei contratti pubblici) con la finalità di realizzare un'effettiva inclusione democratica "dal basso", affinché, almeno per le opere più importanti per la vita della società, le decisioni non siano più rimesse solo ad una sovrana determinazione dell'Amministrazione ma il prodotto di un confronto dialettico con gli amministrati.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 76 del 2018 ha individuato modalità, tipologie e soglie dimensionali delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico. Tuttavia è possibile avviare un dibattito pubblico facoltativamente, l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore può indirne, infatti, la procedura su propria iniziativa quando ne rileva l'opportunità.

L'obiettivo del Dibattito Pubblico è mettere in atto tutte le azioni per garantire l'informazione sull'intervento, favorire il confronto tra tutti i partecipanti al dibattito - facendo emergere le posizioni in campo, anche attraverso il contributo di esperti, evitando che ci siano posizioni non rappresentate – al fine di arricchire e migliorare la realizzazione dell'opera.

In tal senso, chiunque lo ritenga opportuno, **può proporre osservazioni, contributi, spunti di riflessione che verranno resi disponibili a tutti sul sito www.dpcodognopiacenza.it.**

Qui di seguito viene presentata un modello molto semplice di come strutturare un contributo, ma verranno anche raccolti e pubblicati elaborati più complessi, arricchiti da immagini o quanto altro possa rendere maggiormente comprensibile la posizione che si vuole rappresentare rispetto al Raddoppio Ferroviario della linea Codogno-Cremona-Piacenza.

MODULO BASE

Nome Cognome

MASCHERONI EDOARDO (in qualità di referente del Comitato Quartiere San Biagio – Codogno)

Recapito (telefono o mail)

comitatosanbiagiocodogno1@gmail.com

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Codogno – Quartiere San Biagio



Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

A valle del dibattito pubblico svoltosi a Codogno in data 10 gennaio 2024, il Comitato di Quartiere S.Biagio, in qualità di portatore di interesse (Stakeholder), formula alcune osservazioni relative alla nuova infrastruttura che si richiede vengano inserite nel verbale della relazione finale riepilogativa dei dibattiti pubblici.

Nel corso della presentazione al pubblico, il progetto del raddoppio della linea ferroviaria CODOGNO-PIADENA (l'opera nel seguito) è stato presentato come strategico per il sistema multimodale lombardo in quanto, **attraverso l'incremento del trasporto ferroviario**, si intende migliorare i servizi passeggeri e merci, **aumentando l'accessibilità del territorio nel collegamento di Milano con la direttrice per Mantova**.

La presentazione ha poi illustrato una serie di interventi infrastrutturali (strade, ponti, adeguamenti per la viabilità lenta ecc.) uniti ad una sequenza di monitoraggi ambientali (polveri vibrazioni rumore) legati alle fasi ante operam, esercizio (cantierizzazione) e post operam.

I monitoraggi descritti nel dibattito tuttavia risultano essere limitati alla sola area di intervento ovvero i tre lotti dell'opera dalla stazione di Codogno (KP 0.00) a Piadena.

Si ritiene quindi che non siano stati presi in considerazione in questa fase progettuale, gli effetti di propagazione indotti nella fase di funzionamento dell'opera sull'area contigua. Tali effetti sono dovuti alle interferenze (aumento del traffico) in sede di connessione con la linea ferroviaria MI-BO, nell'ambito degli scopi dichiarati dal progetto e precedentemente citati.

A fronte di un previsto aumento del traffico passeggeri **a 10 convogli orari** ed uno sviluppo (non precisato) del traffico merci, che andranno ad incrementare un transito già elevato sulla direttrice MI-BO (attualmente valutabile nell'ordine di 200 transiti giornalieri), si pone in evidenza che due infrastrutture rispettivamente

- **il sottopassaggio stradale della SP 126**
- **il sottopassaggio pedonale (V.Carducci/V.le Risorgimento/Via Borsa)**

entrambi posti nell'area contigua dell'opera (entro 700 m a Nord della stazione ferroviaria di Codogno), debbano essere oggetto di considerazione al fine di interventi strutturali.

Il sottopassaggio stradale della SP 126 dista circa 700 m dalla stazione ferroviaria e collega la circonvallazione di Codogno con la zona artigianale/industriale, con la SS9 Via Emilia e conduce all'autostrada A1. La presenza del ponte ferroviario



rappresenta un elemento di discontinuità nel rilevato ferroviario che provoca notevoli vibrazioni nei fabbricati posti nelle vicinanze dell'asse ferroviario (anche con formazione di quadri fessurativi articolati). Le vibrazioni unite ad una elevata rumorosità sono percepibili dai residenti in particolare durante il passaggio di treni merci a velocità sostenuta. Inoltre il ponte, che risale alla fine degli anni '50 è anche soggetto a occasionali distacchi di calcinacci.

Conseguentemente si ritiene che l'incremento del traffico ferroviario previsto dalla nuova opera possa peggiorare le condizioni ambientali di rumore e di vibrazione nonché quelle strutturali del manufatto in questione. Pertanto, si propone di prendere in considerazione la posa di barriere antirumore nel tratto urbano e un intervento strutturale sul manufatto per ridurre la trasmissione delle vibrazioni.

Il sottopassaggio pedonale, che dista circa 500 m dalla stazione ferroviaria, è l'unico collegamento per la viabilità lenta tra il centro di Codogno e il quartiere S.Biagio in cui risiede circa il 10% della popolazione cittadina. Il quartiere ospita uno dei più importanti licei del lodigiano (con circa 700 studenti) oltre alla scuola materna ed elementare (con circa 300 alunni) ed il polo fieristico in notevole ampliamento. Il sottopasso pedonale è inoltre usato dai lavoratori che utilizzano la mobilità lenta per raggiungere le aree produttive della zona artigianale/industriale di cui sopra.

La questione del rifacimento del sottopassaggio (coevo del ponte e ricavato, come opera provvisoria dalla pre-esistente roggia, anch'esso alla fine degli anni '50 dopo un grave incidente ferroviario) è già stata oggetto in passato di vari coinvolgimenti tra la Municipalità e RFI e si rimanda per il dettaglio alle comunicazioni intercorse fra gli enti e a quelle che il Comune di Codogno dovrà fare in merito all'opera in progetto.

Il Comitato di Quartiere è rimasto negativamente impressionato nel corso del dibattito pubblico nell'apprendere che la questione del sottopassaggio pedonale non fosse nota ai tecnici di RFI incaricati della presentazione del progetto della nuova opera. Si auspica che la mancata conoscenza dell'argomento sia dovuta solo ad una insufficienza di comunicazione tra diverse sezioni all'interno di RFI.

In conclusione, si ritiene che per entrambi i manufatti gli interventi di adeguamento o rifacimento (per quello pedonale) proposti non possano essere esclusi nell'ambito del progetto di raddoppio della linea Codogno-Piadena in quanto ricadenti in area contigua all'opera e pesantemente coinvolti nella fase attiva della stessa una volta realizzata ed in normale esercizio.

Entrambi gli interventi sui due manufatti citati possono essere inquadrati come opere di mitigazione degli impatti permanenti, relativi alla fase di esercizio della nuova opera nell'area contigua.



Dibattito pubblico
Tratta Codogno - Piacenza
Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova



Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Cartine, immagini, schemi, ecc.

Codogno, 19 gennaio 2024