



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

Claudia Dioli



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

Dioli claudia

Recapito (telefono o mail)

Claudia.dioli@gmail.com

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

Pizzighettone



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

Risiedo a Pizzighettone e dal dossier pubblicato da RFI relativo alle varianti della viabilità necessarie alla realizzazione del doppio binario, evidenzio la costruzione di un cavalcavia ferroviario (NV07) di collegamento tra SP234 e SP 48, questa costruzione prevede un cavalcavia che dovrà oltrepassare l'asse ferroviario e la rotonda esistente tra Pizzighettone e la frazione di Roggione, lambendo, non poco, edifici privati ad uso abitativo, tra l'altro, in fase di ristrutturazione, e due piccole cascate sulla Sp48, facile capire che la mole di quanto progettato sia di enorme impatto visivo e ambientale, con poco spazio a ridosso delle abitazioni per consentire piantumazioni. Chiedo se è stata valutata la possibilità di limitare il traffico pesante su questo tratto di strada costruendo un sottopasso solo per traffico leggero; oppure la semplice chiusura del sottopasso con deviazione del traffico sulla nuova rotonda prevista alla fine del caseggiato di Roggione, della quale però non ho trovato alcun progetto.

Quesito 2

Il nuovo binario scorrerà lungo tutto il caseggiato di Roggione, sono state previste adeguate barriere di protezione dal suono, dalla vibrazione e dall'impatto visivo? Forse ci vorrebbe un'informazione più capillare prima di arrivare ad un progetto esecutivo.

Quesito 3

Nei tratti dov'è prevista la mitigazione vegetativa è possibile prevedere un miglior/maggior controllo delle piantumazioni per garantire una crescita adeguata della vegetazione? (si vedano gli scarsi risultati ottenuti lungo la tratta alta velocità dove molti tratti sono caratterizzati da vegetazione morta)

Quesito 4

L'iniziativa prevede la demolizione del ponte esistente e costruzione di un nuovo viadotto a doppio binario che stando al dossier non sarà di grande impatto visivo, (anche se gli attuali 5m non sono certo paragonabili ai futuri 13m), si poteva valutare il mantenimento del ponte e sfruttare la stazione di Pizzighettone come snodo per gli scambi di coincidenze senza impattare sugli ipotetici efficientemente della linea.

Ringrazio per l'attenzione
Claudia Dioli