



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

Manuela Bonardi



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

MANUELA BONARDI

Recapito (telefono o mail)

mbonardi73@yahoo.it

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

Pizzighettone – borgata di Gera (centro storico)



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

Abito a Pizzighettone e sono un'utente FS dalla seconda metà degli anni '80. Per esigenze di studio e di lavoro in questi decenni mi è capitato di utilizzare diverse linee ferroviarie, in particolare la Cremona-Codogno-Milano; quindi, sono fortemente interessata a questo progetto e molto favorevole allo sviluppo di nuove possibilità per facilitare/velocizzare lo spostamento di persone e merci.

Come tutti i pendolari ho un buon numero di aneddoti sui disservizi della linea MI-MN; credo sia oltremodo necessario il raddoppio ferroviario ma anche l'ammodernamento di TUTTA la linea, visti i numerosi problemi di varia natura che affliggono anche la tratta tra Codogno-Rogoredo, il più recente è quello del primo febbraio scorso: <https://www.laprovinciacr.it/news/cronaca/433855/treni-linea-kovicino-a-lodi-cancellazioni-e-ritardi.html>.

Sto seguendo con attenzione il dibattito pubblico di questa opera. Quello che ho notato, partecipando agli incontri di Pizzighettone e Maleo, e ascoltando quelli online, è che,

salvo poche eccezioni, tutti sono favorevoli al raddoppio ferroviario, il nostro territorio aspetta quest'opera dai primi del '900, ma ci sono anche parecchie perplessità tra i cittadini e rilievi puntuali dalle attività produttive interessate. Il progetto che è stato presentato ha decisamente numerosi punti critici che sono già stati descritti in altre osservazioni, alcune delle quali sono state poi recepite.

Le mie osservazioni: messo in conto che opere di tale portata comportano per forza enormi disagi a vari livelli, e per molti anni, vorrei sottolineare che è necessario che il territorio venga poi "ripagato" di tale sacrificio.

Alla fine, l'opera deve risultare aderente allo scopo per cui è stata pensata, ma deve anche essere correttamente innestata nel contesto, prettamente agricolo, del nostro territorio, evitando quindi lo spreco di suolo fertile, i danni ambientali e il peggioramento della qualità di vita delle persone che vivono e lavorano in loco.

È già stato detto ma ci tengo a ribadirlo, quest'opera ci accompagnerà per i prossimi 100 anni almeno, dovrebbe quindi essere pensata e progettata per guardare al futuro, per valorizzare il territorio aumentando i servizi ma senza rovinare il contesto paesaggistico ed urbano in cui verrà inserita.

Per quanto riguarda Pizzighettone, per superare la soppressione di tutti i PL, sono state scelte invece soluzioni di forte impatto visivo e funzionale, soluzioni che complicano la viabilità, con prevedibili ricadute negative anche sulle attività economiche del paese, e ne deturpano il profilo urbano.

In altre osservazioni i miei concittadini hanno provato ad ipotizzare delle soluzioni per evitare questi interventi estremamente invasivi, dall'innalzamento della linea ferroviaria allo spostamento della stessa fuori dal centro abitato.

Visto il prezioso contesto ambientale e paesaggistico in cui si trova Pizzighettone, la Valle dell'Adda, credo che sarebbe opportuno fare uno sforzo in più per valorizzare positivamente le peculiarità del territorio. Per fare ciò è necessario conoscere meglio l'area e le problematiche che già sono presenti, e non sono poche. Invito quindi i



progettisti a "farsi raccontare" meglio Pizzighettone e i paesi limitrofi, per studiare soluzioni meno impattanti e che valorizzino il paesaggio invece di stravolgerlo.

Pizzighettone non è un caso isolato, tutti i paesi interessati dal raddoppio alla fine si ritroveranno una nuova viabilità più complicata, con ricadute importanti sulla quotidianità dei cittadini.

In alcuni casi, come per i comuni tra Cremona e Piacenza, perché non pensare di interrare l'attuale linea ferroviaria in prossimità dei paesi e le stazioni, come si sta facendo in Emilia-Romagna, a Firenze o a Trento?

In tal modo si eviterebbe il consumo di suolo fertile e di danneggiare le imprese produttive locali. Si eviterebbe anche la creazione di quasi tutte le opere preliminari estremamente impattanti su territorio e viabilità.

Ultimo punto: gli incontri finora sono stati fatti in orari non consoni ai pendolari che sono tra i soggetti più coinvolti in questo intervento - chi lavora a Milano, ad es., alle 18 non è ancora partito per tornare a casa - alcuni hanno partecipato prendendo ferie. Sarebbe corretto che in futuro gli incontri si tenessero in giorni/orari più fruibili, per favorire l'interazione con la maggior parte dei diretti interessati.

Grazie per l'attenzione.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Data

3 febbraio 2024