



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

**Marco Buccellè, Paolo Capelli, Stefano Fornasari,
Marco Sbaruffati, Roberto Valdameri**



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

Bucellè Marco
Capelli Paolo
Fornasari Stefano
Sbaruffati Marco
Valdameri Roberto

Recapito (telefono o mail)

cape88@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)

Essendo state finora pubblicate diverse idee sull'ipotesi di tracciato in variante, abbiamo pensato di farne una sintesi e la presente, opportunamente rifinita ed approfondita, ci sembra essere quella che meglio potrebbe superare le diverse criticità avanzate e le gravose problematiche arrecate alle aree residenziali (disagi, impatti, sicurezza, scarsa vivibilità).

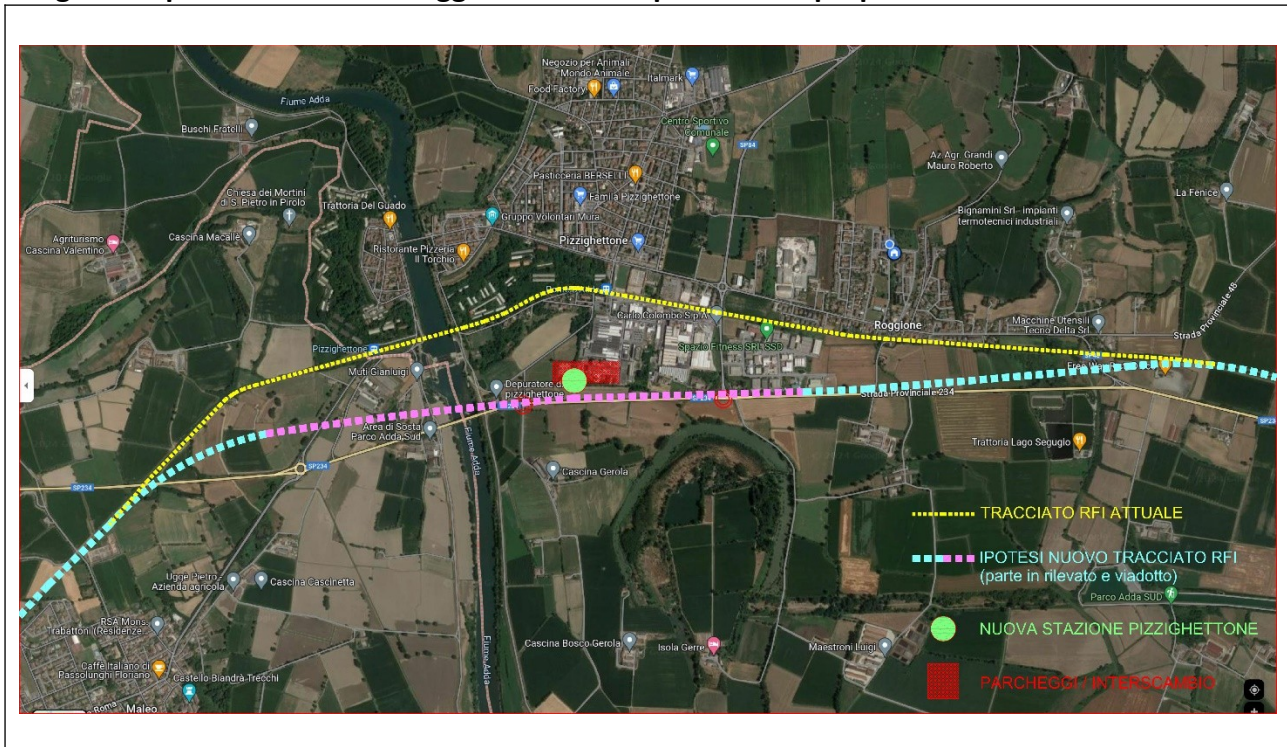
Infatti tale soluzione prevede:

- 1) l'eliminazione della linea ferroviaria posta a ridosso delle aree residenziali, spostandola in ambito extraurbano in fregio alla SP234 sul lato nord, eventualmente ridefinendo il tracciato della strada provinciale per ridurre al minimo gli espropri di aree urbanizzate;
- 2) l'eliminazione della necessità di realizzare gli impattanti cavalcaferrovia (IV07) sulla SP84 e la nuova viabilità (NV06) di collegamento tra Maleo e Pizzighettone;
- 3) un nuovo tracciato in parte sopraelevato, con un ridotto consumo di suolo agricolo, che permetterebbe di mantenere praticamente inalterata la viabilità esistente e avrebbe un andamento prevalentemente rettilineo, con minori raggi di curvatura e un numero minore di curve rispetto all'attuale;
- 4) la risoluzione dei problemi di intersezione stradale prevedendo 2 nuove rotatorie e facilitando il raccordo con l'attuale viabilità urbana e quella al servizio delle attività produttive insediate;
- 5) una facilità di cantierizzazione per la realizzazione del tratto in variante, in quanto diminuirebbero le interferenze complessive;
- 6) il mantenimento dell'attuale ponte ferroviario e dell'attuale sedime, riqualificato ed utilizzato per la realizzazione di una ciclovia da collegarsi con la ciclovia Vento nella vicina Crotta d'Adda, che permetterebbe di utilizzare la nuova fermata ferroviaria come punto di interscambio;
- 7) la possibile riqualificazione e il recupero di un'area industriale abbandonata da diversi anni, da sfruttare per la realizzazione di una nuova fermata denominata Pizzighettone (a circa 450 m da quella attuale di Ponte d'Adda) e il suo parcheggio dedicato, che potrebbe essere anche utilizzato come parcheggio di cintura al paese (in aggiunta a quello presente nell'area dello stadio comunale) in occasione di manifestazioni che prevedono la chiusura del centro storico, così da decongestionare la viabilità delle aree residenziali dal flusso veicolare turistico;
- 8) **evitando la demolizione del ponte ferroviario si potrebbe prevedere l'utilizzo dell'attuale tratta senza interruzioni del servizio di trasporto passeggeri e merci (previsto per diversi anni), con innesti del nuovo tracciato in lato est – ovest solo nella fase conclusiva;**



- 9) delle possibili economie generali sulle tempistiche di realizzazione e probabilmente dei costi, dovuti alla cantierabilità facilitata, alla mancata demolizione del ponte ferroviario, del cavalca ferrovia in Via Soresina/SP 84 e delle modifiche alla viabilità generale.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo



Data

24/02/2024