



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

Paolo Capelli (8)



Dibattito pubblico

Tratta Codogno - Piacenza

Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

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

Paolo Capelli

Recapito (telefono o mail)

cape88@gmail.com

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

Quartiere Pirelli – Pizzighettone (CR)



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

Nel documento NM3R01R22RGIM0004003A riguardante lo studio dell'impatto vibrazionale sugli edifici e le abitazioni viene indicato che
Considerando quindi i livelli di emissione complessivi, dall'applicazione del modello previsionale individuato, si evince:

quanto di seguito per il tratto Codogno-Ponte d'Adda

*Il valore di soglia diurno di 77 dB per le abitazioni nel periodo diurno viene raggiunto internamente agli edifici ad una distanza di circa 6,5 metri dal binario più esterno;
Il valore di soglia notturno di 74 dB per le abitazioni nel periodo notturno viene raggiunto internamente agli edifici ad una distanza di circa 5,5 metri dalla mezzeraia metri dal binario più esterno.*

e questo per il tratto Ponte d'Adda-Cavatigozzi

*Il valore di soglia diurno di 77 dB per le abitazioni nel periodo diurno viene raggiunto internamente agli edifici ad una distanza di circa 8 metri dal binario più esterno;
Il valore di soglia notturno di 74 dB per le abitazioni nel periodo notturno viene raggiunto internamente agli edifici ad una distanza di circa 5,5 metri dalla mezzeraia metri dal binario più esterno.*

e si arriva alle seguenti conclusioni

Infine, in riferimento alla valutazione interna degli edifici è stato considerato un incremento dei livelli di emissione di +5 dB. Le caratteristiche degli edifici sono state individuate dal censimento dei ricettori eseguito nell'ambito dello studio acustico.

Dall'applicazione del suddetto algoritmo di calcolo, si sono individuate le cosiddette aree critiche, ovvero l'ampiezza della fascia rispetto all'asse della linea ferroviaria all'interno della quale si prevede il superamento del valore soglia indicato dalla norma UNI 9614:1990 per la valutazione del disturbo da vibrazioni all'interno degli edifici. Nello specifico, si è fatto riferimento invece ai valori indicati dalla norma nel caso di vibrazioni a livello costante, ovvero ai seguenti valori soglia: 77 dB nel periodo diurno, 74 dB nel periodo notturno nel caso di edifici residenziali. In entrambe le tratte analizzate le verifiche condotte non hanno evidenziato superamenti dei valori di soglia sopradescritti e pertanto non sono state previste opere di mitigazioni quali interventi sul corpo o sull'armamento ferroviario mirati a ridurre le emissioni vibranti alla sorgente.

Nella frazione di Roggione alcuni immobili sono a una distanza inferiore agli 8 metri indicati come distanza minima nella relazione.

Mi chiedo quindi, dato che le conclusioni arrivano a non considerare criticità, se i possibili impatti previsti dal modello diventano criticità solo sulla parte residenziale delle abitazioni e non su altre porzioni di edificio che non ospitano stabilmente persone, ma comunque potrebbero essere soggette a conseguenze dovute alle vibrazioni trasmesse dal passaggio dei convogli.



Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Cartine, immagini, schemi, ecc.

Data

06/02/2024