



Dibattito pubblico
Tratta Codogno - Piadena
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

**Comitati NO Autostrade CR-MN e TI-BRE
(Sez. di Torre de' Picenardi)**



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

GIANSANTE TRIACHINI

Recapito (telefono o mail)

tigiessa@tiscali.it

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

Torre de' Picenardi



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

Att.ne coordinatore del procedimento del Dibattito Pubblico
Dott . Raoul Saccorotti

p.c. Commissaria Straordinaria Ing. Chiara De Gregorio
c.degregorio@rfi.it

p.c. R.F.I S.p.a Ing. Rosa Pannetta
rfi-din-dino@pec.rfi.it

Oggetto: RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA CODOGNO PIADENA

Osservazioni inerenti al “Lotto 2” Cremona-Piadena
e nello specifico relative al territorio del
Comune di Torre de’ Picenardi

IL CONTESTO:

La campagna tra Cremona e Piadena è un'ampia distesa di campi coltivati, intervallati da cascine, filari di alberi e fossati. Il paesaggio è tipicamente pianeggiante, ed è un luogo suggestivo dove si possono cogliere i ritmi della vita contadina e ammirare la bellezza del paesaggio rurale.

Le coltivazioni più diffuse sono quelle del foraggio e dei cereali come il grano ed il mais, ma si trovano anche la barbabietola da zucchero, la soia e il pomodoro. La zona è ricca di allevamenti di bovini e suini.

PREMESSA:

Riteniamo che il raddoppio ferroviario fra Cremona e Piadena rappresenti un'opera strategica per il potenziamento della linea ferroviaria Mantova-Cremona-Codogno-Milano.

Proprio perché attraversa aree agricole e zone di pregio naturalistico, è fondamentale che l'opera sia realizzata in modo da minimizzare l'impatto ambientale, paesaggistico e sociale e massimizzare i benefici per la collettività.



OSSERVAZIONI:

1. La realizzazione dell'intervento, ipotizzato in concomitanza con l'esercizio ferroviario sul binario esistente, è da ritenersi indispensabile per evitare i notevoli disagi dei passeggeri cremonesi, ma soprattutto mantovani, se le tempistiche di realizzazione dei lavori venissero confermate (soluzione 1 pag. 21 DOSSIER DI PROGETTO).
2. Le tempistiche di intervento sono eccessivamente dilatate. Non è possibile attendere quindici anni per avere un raddoppio fruibile di soli 90 km complessivi.
3. Si auspica la minimizzazione dell'impatto ambientale, privilegiando il tracciato in affiancamento al binario esistente, sul sedime già predisposto, onde evitare la soluzione in variante che creerebbe zone intercluse difficilmente raggiungibili per scopi di manutenzione idraulica.
4. L'eliminazione dei passaggi a livello comporta la realizzazione di nuove opere sostitutive per il ripristino della viabilità ordinaria. È preferibile che tali sovra o sottopassi siano previsti sui tracciati delle strade esistenti, prevedendo anche la chiusura temporanea delle stesse durante i lavori, qualora vi siano percorsi alternativi.
5. È di fondamentale importanza la **definizione del piano di campagna**, in quanto nel progetto si afferma che le nuove normative prevedono un innalzamento del piano del ferro medio di 1,5 m fino ad un massimo di 2,20 m, per soddisfare il "franco idraulico minimo che è previsto in 1,5 metri".
A tal proposito, bisogna sottolineare che la campagna del tracciato del "Lotto 2" è costituita per la totalità da campi irrigui a scorrimento naturale. Nel tempo sono stati livellati e dotati di una pendenza per fare in modo che l'irrigazione potesse avvenire dalla roggia in alto dove scorre l'acqua, fino in basso ai canali di scolo.
Per questo motivo, fra un campo e l'altro, il piano di campagna cambia con differenze altimetriche notevoli.
Il piano del ferro attuale è già in rilevato rispetto ad un piano di campagna mediano, in alcuni tratti anche di 1 metro e più.
Ci si chiede, quindi: verrà costruito un raddoppio che può essere in rilevato anche di 2,5-3 m?
Si avrebbe, in tal caso, un incremento notevole dell'altezza e della lunghezza dei cavalcavia, nonché delle barriere antirumore, che potrebbero arrivare ad una altezza di oltre 10 metri complessivi (7,5 m dal piano del ferro).
Se così fosse, l'impatto di cavalcavia e barriere fonoassorbenti costituirebbe un deturpamento paesaggistico senza precedenti.



6. Se la massicciata dei nuovi binari non fosse troppo elevata rispetto a quella del binario attuale, sarebbe possibile eseguire il raddoppio in affiancamento al binario in esercizio. Nei tratti in cui si susseguiranno i lavori, i treni potrebbero viaggiare a passo d'uomo, creando un disagio accettabile, considerato che, ad esclusione dei treni merci, ad oggi sulla linea viaggiano solamente pochi treni passeggeri.

OSSERVAZIONI SUL TERRITORIO DEL COMUNE DI TORRE DE' PICENARDI:

Il Comune di Torre de' Picenardi negli ultimi anni ha registrato un aumento demografico, in controtendenza rispetto alla media nazionale.

Dopo il periodo Covid, infatti, vi è stata una riscoperta dei luoghi lontani dal caos cittadino, alla ricerca di un contesto più silenzioso e sicuro. Molte persone amano fare passeggiate a piedi o spostarsi in bicicletta in aperta campagna.

Pur condividendo la progettualità dell'opera, la barriera che verrà creata a sud del paese dividerà il territorio comunale e sarà di forte impatto visivo. Crediamo pertanto siano indispensabili le seguenti prescrizioni:

7. sottopasso ciclo-pedonale in corrispondenza del passaggio a livello NV19 (strada Comunale Pozzo Baronzio-Ronca de' Golferami)
8. sottopasso ciclo-pedonale in corrispondenza del passaggio a livello NV20 (strada comunale San Lorenzo de' Picenardi-Fossa Guazzona)
9. sottopasso ciclo-pedonale in corrispondenza del passaggio a livello NV22 (SP30 Torre-Cà D'Andrea)
10. sottopasso ciclo-pedonale in corrispondenza del passaggio a livello in prossimità della stazione ferroviaria (direzione est), che collega via S. Francesco con il centro di raccolta differenziata e la strada campestre per la frazione di Brolpasino
11. sovrappassi e/o sottopassi realizzati sulle carreggiate delle strade esistenti (vedi punto 4)
12. nuova tangenziale che segua un percorso il più possibile coincidente con quello della viabilità interpodereale esistente, al fine di evitare anche la rottura del reticolo delle acque.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Cartine, immagini, schemi, ecc.



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

Per i COMITATI No autostrade CR-MN e TI-BRE
Sez. di Torre de' Picenardi (Giansante Triachini)

Giansante Triachini
Via S.Francesco n°19
26038 Torre de' Picenardi CR
e-mail : tigiessa@tiscali.it
cell. 349 3825535

Data 08/02/2024