



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

Comune di Cremona



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

COMUNE DI CREMONA

Recapito (telefono o mail)

0372 4071
0372 407393
protocollo@comune.cremona.it

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

COMUNE DI CREMONA



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

- 1) Per la realizzazione del Lotto 1, le note relative all'interruzione dell'esercizio ferroviario riferiscono di un'interruzione prolungata di circa 4 anni e mezzo (vedasi dossier progetto pagg. 4,9,21,23 e crono programma pag. 58). Si chiede di esplicitare, tenuto conto dell'incertezza dovuta alla fase preliminare di progettazione, il presumibile periodo di inizio dell'interruzione del servizio (es: a partire dal Gennaio 2026...) al fine di poter aver cognizione del periodo di disservizio.
- 2) Per la medesima interruzione di cui al punto precedente si chiede di esplicitare il tipo di soluzioni provvisorie previste per la la mobilità in entrata ed uscita dal Comune di Cremona. Si osserva come lo spostamento dell'attuale trasporto su ferrovia a trasporto su gomma, per un periodo di circa 4 anni, porti inevitabilmente a ad un importante appesantimento delle tematiche ambientali legate, come noto, a tali soluzioni (Co2, traffico, Pm etc..). A tale proposito si chiede di valutare una soluzione che porti anche ad un rafforzamento delle linee su ferro in altre direzioni che possano bypassare l'interruzione dei lavori, in particolare un rafforzamento/implementazione delle linee:
 - Brescia-Cremona-Piacenza (con evidenza anche della possibilità di passaggio dei treni multipiano);
 - Cremona – Parma;
 - Cremona-Treviglio;
- 3) Le tavole del progetto di fattibilità tecnico economica prevedono, in Località-frazione "Cavatigozzi" tra il Comune di Cremona e il Comune di Sesto ed uniti la risoluzione dell'interferenza di PL attraverso il sottovia denominato SL 12 al km 22+215 (dossier pag. 51 e 53). Nel merito si osserva e si chiede di esplicitare circa:
 - Come viene risolto il problema relativo agli accessi carrai siti in via Stazione, nel Comune di Cremona, ai civici 43,41,35,33;
 - dalla tavola progettuale denominata "Planimetria di progetto con dati di tracciamento - Asse principale" in relazione a NV12 NUOVA VIABILITA' AL KM 22+215 si evince che la nuova nuova rotatoria a 4 braccia si trova a quota superiore rispetto alla via Stazione. Questo dislivello comporta la realizzazione di una scarpata che di fatto renderebbe impraticabile parte dell'attuale via Stazione. Si chiede di valutare nel merito la situazione esistente adeguando, se necessario, l'ipotesi progettuale.

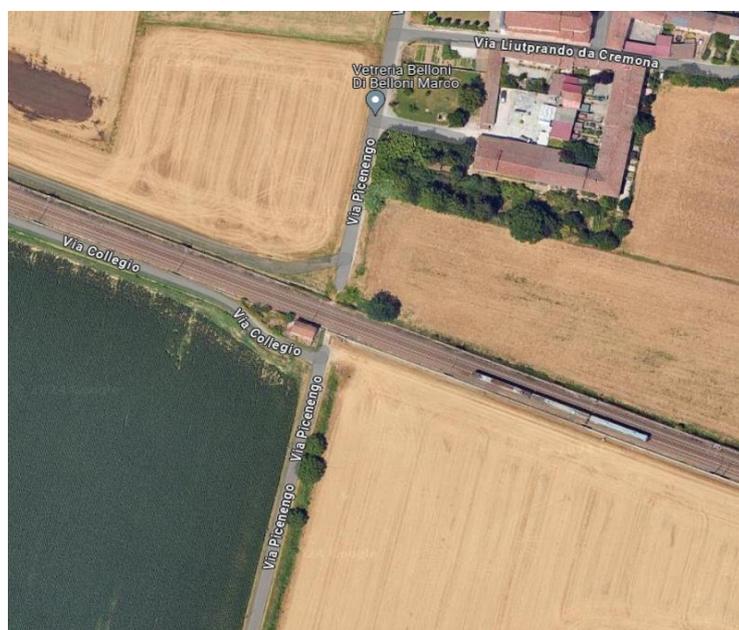




- 4) In relazione al sottopasso ciclopedonale previsto nel Comune di Cremona in Via Picenengo - Via Collegio, si chiede di esplicitare il tipo di illuminazione pubblica prevista per la soluzione illuminotecnica. Si chiede altresì di considerare la necessità che la sede ciclopedonale di nuova realizzazione venga realizzata con finitura in binder e tappeto d'usura fino al raccordo con le strade secondarie esistenti. E' opportuno inoltre che la viabilità locale prevista con il nuovo sottopasso garantisca comunque il transito sulla via Collegio.

Nel merito della soluzione prevista si osserva come la collocazione del sottopasso interferisce con la presenza di importanti sottoservizi (oleodotto e gas, come evidenziato anche dalle paline in loco), al fine dell'economicità della realizzazione sarebbe opportuno valutare lo spostamento dello stesso sottopasso ad est di via Picenengo.

Si chiede, a prescindere dalla soluzione prevista di prevedere il mantenimento del transito sulla via Collegio.



- 5) In via della vecchia dogana, prospiciente alla sede ferroviaria, vi è la presenza di una vasta area usata quale cantiere di armamento/tecnologie e area di stoccaggio. Le operazioni che avvengono in tale area sono già oggetto di frequenti segnalazioni per disturbi sonori. Si evidenzia in tal senso la presenza di elementi di criticità legati all'utilizzo di tale area viste le superfici interessate (Lotto 2, Comune di Cremona, via della Vecchia Dogana, "2.AR.01 Cantiere Armamento e Tecnologie 14.000 mq – 2.AS.01 Area Stoccaggio FV 07 11.000 mq") e le problematiche ambientali già esistenti. A tal riguardo si chiede di valutare una possibile alternativa all'utilizzo di tale area, con interessamento di altro sito, dislocato in luogo più periferico o meglio, esterno al sito. Qualora non fosse possibile, si chiede di esplicitare nel dettaglio il ruolo che avrà tale area nella realizzazione dei Lotti 1 e 2 con individuazione preventiva di tutte le soluzioni operative previste per il contenimento delle eventuali problematiche sonore (es. installazione di pannelli fonoassorbenti o altre soluzioni operative), nonché la valutazione degli impatti derivanti dal traffico da e per tale sito e le conseguenze in termini ambientali delle emissioni, durante la fase di cantiere.

A titolo meramente di contributo tecnico, in relazione alle tematiche/problematiche specifiche da affrontarsi in sede di progettazione definitiva/esecutiva, si evidenzia l'opportunità di affrontare specifiche valutazioni in termini di pratiche da adottare volte al contenimento dei vari impatti tra cui, ad esempio:



- ridurre i tempi delle lavorazioni notturne prevedendo azioni volte a minimizzare il disturbo alla popolazione;
- definire precisamente i layout dei cantieri fissi e i macchinari impiegati per la realizzazione dell'opera; dovrà essere posta particolare attenzione alle procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature e dovranno essere individuate adeguate modalità operative atte a minimizzare l'impatto acustico;
- dovrà essere assicurata l'efficacia delle misure di mitigazione previste per ridurre le pressioni ambientali conseguenti alle attività di cantiere (lavorazioni, scarico/carico inerti, movimentazione di automezzi pesanti e di trasporto, ecc.), al fine di non creare molestia ai residenti, in modo particolare nelle ore notturne;
- dovranno adottarsi adeguate misure di mitigazione lungo i percorsi stradali utilizzati dai mezzi da e per le aree di stoccaggio/smaltimento terre da scavo, particolarmente lungo i tratti prospicienti le abitazioni e dovrà essere definita la durata del deposito temporaneo nelle "aree logistiche previste in progetto";
- si dovrà fornire maggior dettaglio circa l'utilizzo previsto presso i siti indicati e dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza dai vari siti di produzione.

6) In merito al sottopasso in via Ospedaletto si osserva come la commistione con aree e strutture private possa portare a criticità. Si chiede di valutare lo spostamento dello stesso sottopasso a est, in proseguo della via ospedaletto posta a est. Lo spostamento del percorso agevolerebbe le pratiche relative agli espropri in quanto il nuovo percorso proposto insiste su aree comunali congiungendosi poi su Via Viandanti.

Pertanto andrebbe considerata la possibilità di rifare il sottopasso non in prossimità di quello esistente, ma più ad est di circa 120 m, con la possibilità di coinvolgere unicamente aree di proprietà comunale a nord e a sud della linea ferroviaria.





Dibattito pubblico

Tratta Codogno - Piadena

Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

- 7) Si fa notare che due dei proposti attraversamenti in Comune di Cremona, Cavatigozzi e Picenengo, risultano essere contigui su aree PLIS DEL Po e del Morbasco, pertanto dovrà essere effettuato uno specifico approfondimento sul tema di possibile disturbo alle specie in relazione alla vicinanza e consistenza dei lavori e impatti anche sulla vegetazione esistente.
- 8) Si evidenzia che il Comune nella previsione del Programma Integrato d'Intervento denominato "Città dello Sport", attualmente vigente, ha già pianificato la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale (Tav. 4.2 e ss) che pone in collegamento l'areale boscato a nord della linea ferroviaria, con gli ambiti sportivi posti a sud della stessa (tutte aree di proprietà comunale), col fine di collegare le varie "stanze" che compongono la "Città dello Sport". A fronte di ciò se ne chiede la realizzazione, al fine di avere un effettivo coordinamento tra gli strumenti di pianificazione e anche nell'accezione di possibile varco alla cesura che il realizzando raddoppio ferroviario opererà nel territorio a livello di continuità della Rete Ecologica (vedasi punto successivo).



- 9) TEMA RETE ECOLOGICA E CORRIDOI ECOLOGICI DEL PGT: stante la cesura fisica determinata dalla nuova infrastruttura e relative barriere di protezione, si chiede di analizzare il tema della rete ecologica pensando e realizzando opportuni sottopassi con finalità di corridoi ecologici per il passaggio della fauna autoctona.
- Si Allega quanto sviluppato nel PGT, sulla questione delle cesure infrastrutturali sia in essere, sia potenziali, nell'ambito della Rete Ecologica Locale (rif. PdS del PGT).

È un dato di fatto che le grandi infrastrutture (autostrade e linee ferroviaria) sono caratterizzate per ovvi motivi di sicurezza da barriere e recinzioni che non consentono il transito di specie animali se non attraverso l'utilizzo improprio di infrastrutture legate alla viabilità ordinaria o agricola (sovrà o sottopassi), ovvero tramite l'utilizzo dei cunicoli di cui ai corsi d'acqua che innervano il territorio. Tale situazione si è costituita lungo la linea ferroviaria da Cremona verso Codogno con l'esecuzione del recente raddoppio, con la compartimentazione dell'infrastruttura tramite apposita recinzione. L'immagine sottostante presenta le cesure infrastrutturali che impattano sulla continuità della Rete ecologica in ampi spazi del territorio comunale.



Dibattito pubblico

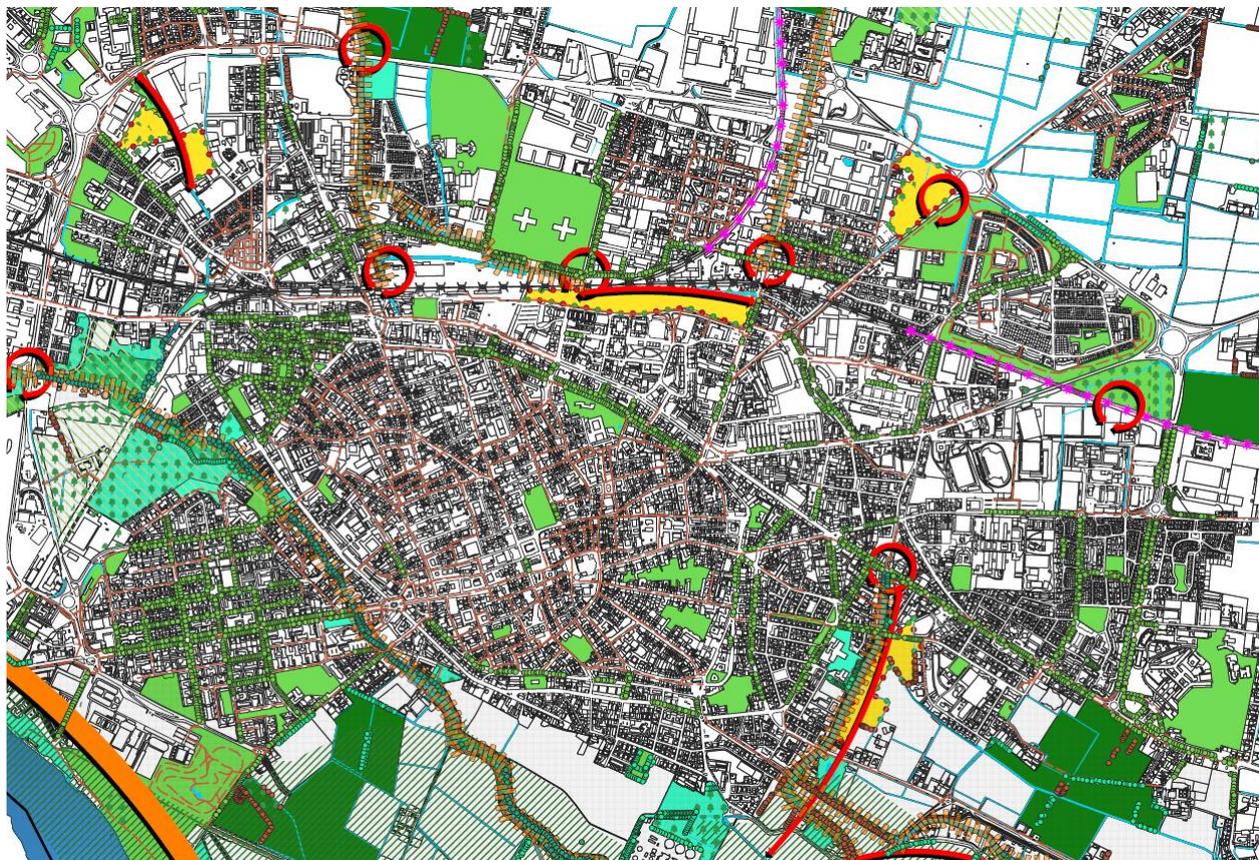
Tratta Codogno - Piacenza

Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova



Cesure (barriere e recinzioni) del sistema infrastrutturale esistente sulla Linea FS

Questa situazione sarà presubilmente replicata nel futuro allorquando verrà dato corso alla realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria dalla stazione di Cremona verso Mantova, ed anche della ramo che sale verso le direttrici Brescia e Treviglio. Per entrambe è opportuno ricercare in fase progettuale e realizzativa tutti le soluzioni atte a mantenere la continuità della Rete ecologica, onde evitare ancor di più l'accentuarsi dei processi di frammentazione della stessa che comporterebbe nei fatti la creazione di stanze ecologiche delimitate e scarsamente comunicanti.

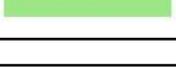
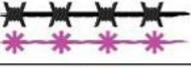
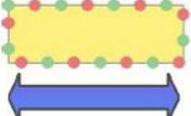


Modulo indicativo per la raccolta di contributi da inviare a: info@dpcodognopiacenza.it



Sono prospettate due ulteriori sviluppi in area urbana tra loro anche collegabili: **iv**) il primo ricerca un sistema di interrelazioni nell'area nord-est della città (quartieri: San Bernardo - Zaist - Giuseppina nord) tramite più collegamenti che sviluppandosi dal Naviglio Robecco, transitano per il quartiere Zaist e nell'ambito denominato Città dello Sport sviluppano una continuità ovest - est; il secondo **v**) cerca di collegare il sistema dei viali del ring urbano con la parte di corridoio ecologico rappresentato dalla fine della chiavicazione del cavo Cerca, rafforzando ulteriormente il sistema implementando le aree ad est dello stesso corso d'acqua. Si rimarca che i viali sono anch'essi considerati come elementi di interrelazione potenziale, in grado di creare un collegamento trasversale a nord del centro città, sopperendo in parte all'interruzione dei corridoi rivenienti da nord. Tale potenzialità è altresì lo scopo principale dei due sviluppi presentati: quella di andare a costituire un'alternativa all'interruzione dei sistemi provenienti appunto da nord.

Il sud e poi l'est del territorio rispetto alla città è quello che oggi presenta ancora la maggior continuità ecologica, anche se poi la stessa viene limitata dalla cesura autostradale. Da e per il corridoio primario della rete ecologica cremonese rappresentato dal corso del Po e dalle aree golenali ad esso sottese sono oggi possibili i transiti delle specie animali sino ai serbatoi biologici primari e agrosistemi posti prima ad est e poi a nord della città. Tale transitabilità va mantenuta nel tempo, anche qual ora vengano attuate le opere infrastrutturali sottese al raddoppio della linea ferroviaria CR - MN (opera che tra tutte appare quella più prossima alla realizzazione), ma anche nel caso di realizzazione delle previste altre infrastrutture, tramite apposite opere di connessione e continuità ecologica.

Strategie e prospettive progettuali	
	Serbatoi biologici primari e agroecosistemi: si tratta di aree di vasta superficie con elevata biodiversità, nelle quali si trovano individui in sovrannumero delle specie che potranno poi transitare lungo i corridoi ecologici.
	Corridoi ecologici primari e di collegamento: elementi permanenti da salvaguardare in quanto strutturano il paesaggio; sono costituiti da fiumi, corpi idrici maggiori e loro sponde, ampi boschi ovvero fasce boscate di lunghezza e continuità sufficienti; corpi idrici di dimensioni medie o medio-piccole e loro sponde, comunicanti direttamente con i corridoi ecologici
	Corridoi ecologici di completamento: spazi ben conservati ovvero aree dismesse o degradate, ma di facile ricostituzione naturalistica, limitrofi e collegati direttamente ai corridoi ecologici
	Stepping stones: punti ben conservati o validamente strutturati da preservare che, seppur isolati all'interno di ambienti inadatti alle necessità della maggior parte dei viventi, possono costituire siti di sosta durante il passaggio per le specie dotate di sufficiente vagilità (quali gli uccelli).
	Prospettive progettuali: risoluzione delle cesure infrastrutturali in essere (A21 - Linea FS) potenziali per nuove infrastrutture (Autostrada CR-MN, 3Ponte, Gronda nord, Raddoppi ferroviari)
	Prospettive progettuali: elementi di attenzione e verifica per la progettazione delle trasformazioni. Potenziali frammentazione degli elementi della rete, ma anche possibilità di sviluppare nuove interrelazioni tra gli stessi.
	Prospettive progettuali: elementi concorrenti al completamento delle reti: aree urbane / aree di trasformazione varchi



Dibattito pubblico

Tratta Codogno - Piacenza

Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

10) In relazione al punto 5 si propone di valutare lo spostamento dell'attuale previsione di cantiere, sito in Via della Vecchia Dogana, collocando il cantiere nell'area libera a nord dell'attuale stazione ferroviaria in adiacenza alle vie S. Francesco e Via Cimitero.

Cremona 9/02/2024