



**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](http://www.dpcodognopiadena.it)*



***CONTRIBUTO AL DIBATTITO***

**Comune di Pizzighettone**



## **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](http://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 Pizzighettone (CR)

### **Recapito (telefono o mail)**

lavoripubblici@comune.pizzighettone.cr.it

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

Comune di Pizzighettone – SEDE MUNICIPALE – via Municipio n.10 – 26026 Pizzighettone (CR)

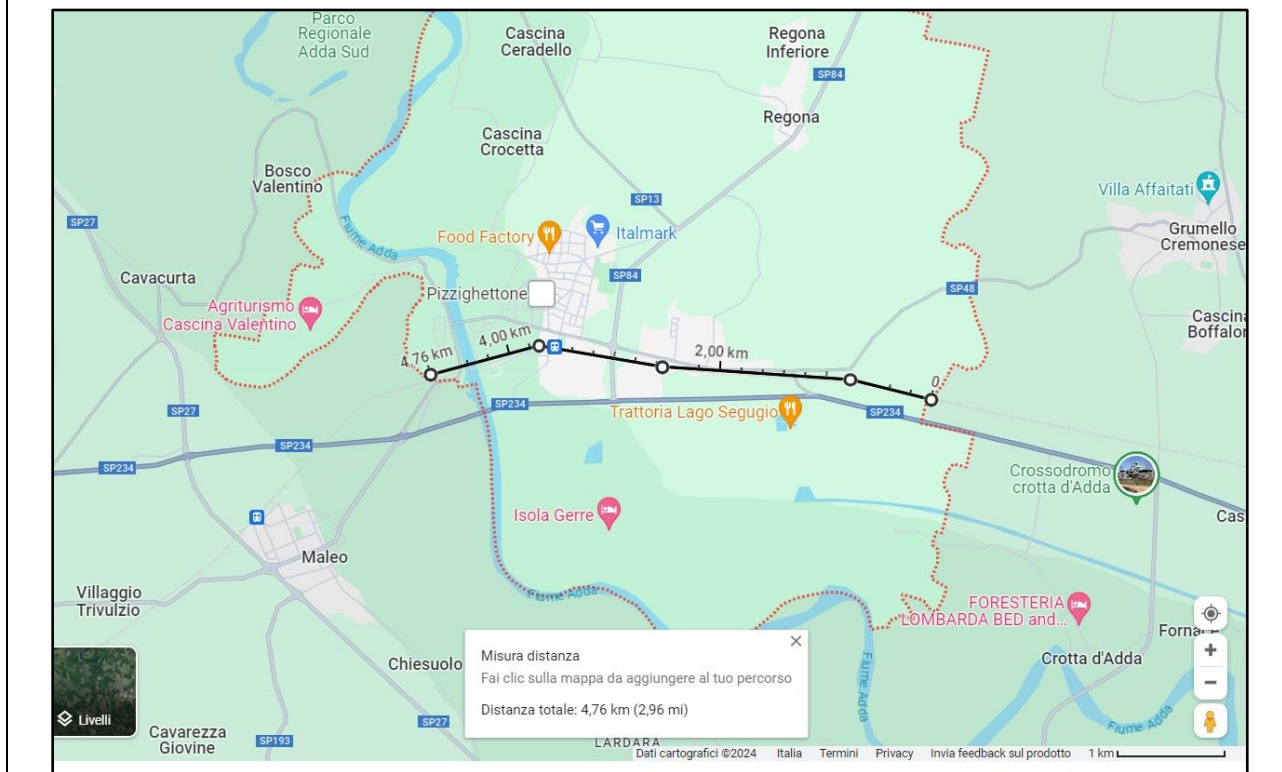


**Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)**

**Oggetto: osservazioni dell'Amministrazione Comunale di Pizzighettone al Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica della tratta Codogno-Piadena (lotto 1) e proposte da condividere nell'ambito del dibattito pubblico**

Il presente documento, pur riconoscendo l'importanza dell'opera nel suo complesso, ha la finalità di evidenziare ogni impatto rilevato dall'analisi del progetto, a partire da quanto già evidenziato da questa amministrazione nell'incontro plenario del 11 dicembre 2023 e negli incontri itineranti sul nostro territorio organizzati nell'ambito del dibattito pubblico, con la partecipazione diretta dei cittadini e delle imprese interessate.

In premessa, è importante rilevare che l'opera pubblica in argomento interessa il territorio di Pizzighettone in senso longitudinale per un tratto ferroviario di quasi 5 km, nel corso del quale una parte nelle immediate adiacenze del centro abitato della frazione di Roggione e in parte in attraversamento del centro abitato del Capoluogo (vedi immagine sotto).





## Dibattito pubblico

Tratta Codogno - Piadena

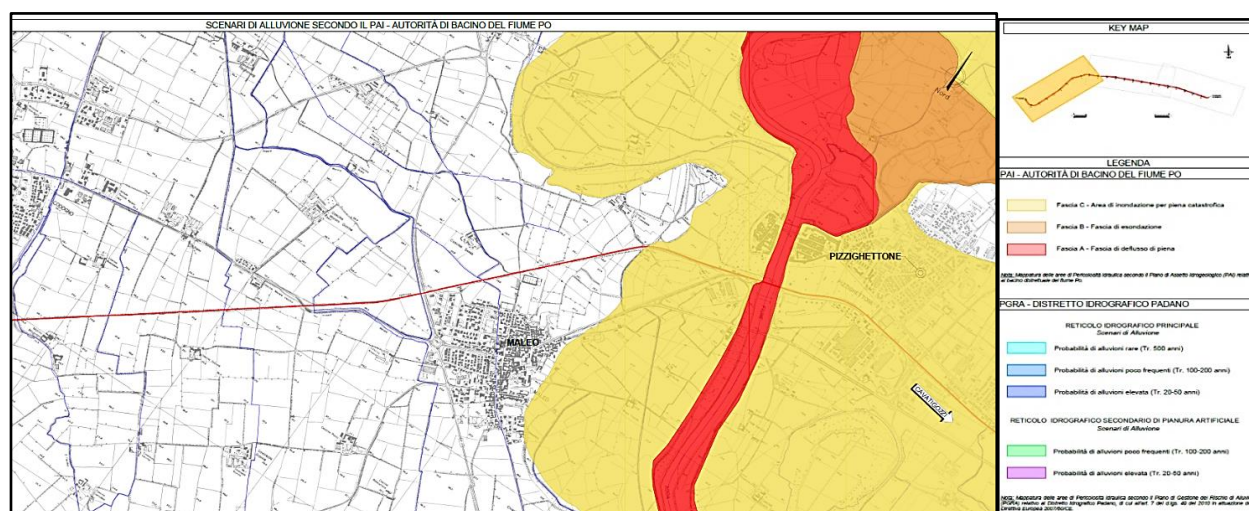
Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

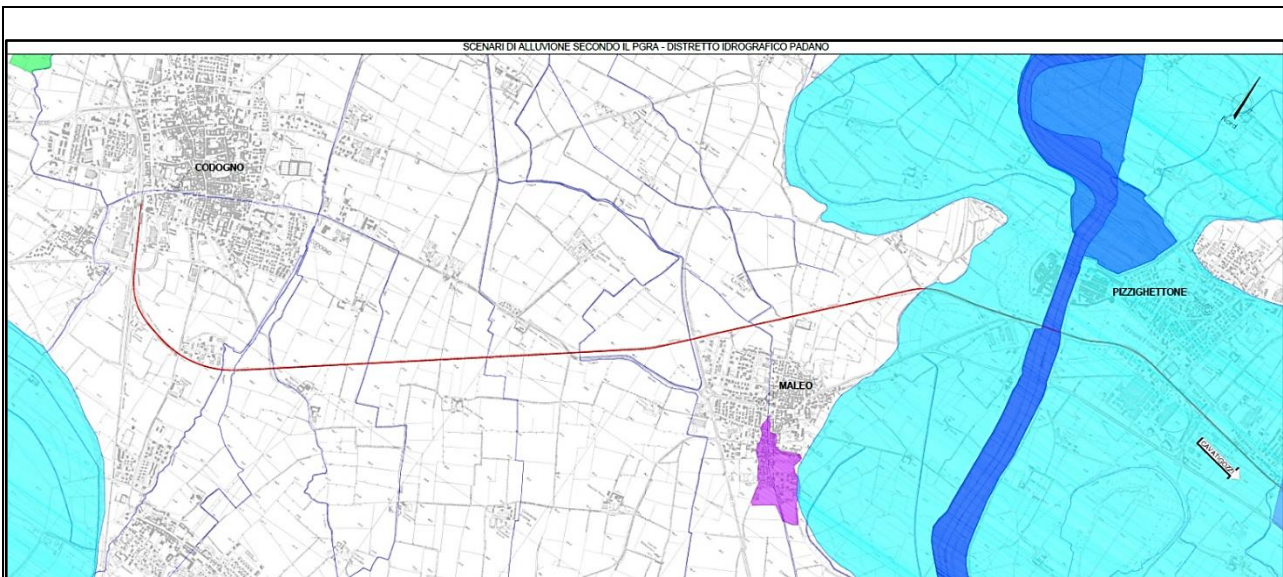
Le criticità rilevate riguardano soprattutto l'impatto dell'opera sulla comunità, con particolare riferimento ai cittadini residenti, prossimi al tracciato ferroviario oggetto del raddoppio; a ciò si aggiungono gli impatti di tipo paesaggistico, viabilistico, ambientale, storico-architettonico.

Entrando nel merito di quanto appena richiamato, relativamente all'aspetto paesaggistico, è importante rilevare l'impatto dei muri di contenimento della sede ferroviaria, soprattutto nei punti di maggior altezza (massimo 6 m). All'impatto del cavalcaferrovia, ritenuto non accettabile per la presenza di un complesso residenziale, previsto in fregio al tracciato esistente della SP 84.

Si rileva che per la realizzazione del progetto è stato tenuto conto della fascia C per piena catastrofica con probabilità di alluvioni rare (TR 500 anni) derivante dallo scenario di contemporaneità tra la piena secolare del fiume Adda e quella del fiume Po: una stima che si considerere iper prudenziale. Auspichiamo quindi una revisione del franco idraulico assunto che consentirebbe di sostituire l'ingombrante cavalcaferrovia sulla SP 84 con un sottopasso veicolare (mezzi di trasporto pesanti, automobili, mezzi di emergenza, ecc.) e con un passaggio ciclopedonale protetto; ciò potrebbe essere possibile anche in virtù dell'innalzamento medio dei binari che supera i 3 metri in prossimità del viadotto sul fiume.

Nello specifico, se si declassasse la progettazione da fascia C (probabilità di alluvioni rare TR di 500 anni) a fascia B (fascia di alluvioni poco frequenti con TR 200 anni), in maniera ragionevole ma anche tecnicamente sostenibile, così come prevede la ratio delle normative, potrebbe essere realizzato un sottopasso che ridurrebbe l'impatto delle opere viabilistiche e collaterali al raddoppio stesso.





Come si può notare dall'estratto della tavola NM3R01R26N4ID0001001A (vedi immagini sopra), in caso di piena catastrofica (rara) tutto il resto del territorio di Pizzighettone e le zone limitrofe sarebbero allagate e quindi anche l'accesso sul cavalferrovia previsto dall'ipotesi di RFI sarebbe impedito. Nel caso di scenario emergenziale, i percorsi di evacuazione e/o per gli eventuali mezzi di soccorso sarebbero in ogni caso assicurati e garantiti dalle principali arterie viarie già presenti sul territorio.

Un altro aspetto di rilievo riguarda gli effetti degli impatti acustici e vibrazionali generati, non solo dal transito ferroviario sull'opera di raddoppio del tracciato in progetto, ma anche nella fase di realizzazione della stessa. A questo proposito l'approvvigionamento del cantiere di lavoro sul tracciato attuale comporterebbe un intenso traffico veicolare attraverso alcuni quartieri abitati: auspichiamo sia prevista una revisione delle aree di cantiere ed una rimodulazione delle aree di occupazione temporanee, tenendo conto delle osservazioni prodotte in sede di dibattito.

Qualsiasi sarà lo scenario futuro del tratto ferroviario è previsto un riassetto della stazione di Ponte D'Adda: indipendentemente dalla localizzazione sul tracciato esistente o su nuovo ipotetico tracciato, si chiede che venga rinominata "Pizzighettone", non appena ci sarà la ripresa del traffico a regime sulla linea post intervento. Inoltre, qualora si fosse costretti ad adeguare la stazione esistente, riteniamo utile chiedere a RFI una rivalutazione della dislocazione delle banchine di accesso alla stazione stessa, al fine di minimizzare l'impatto dell'infrastruttura sulle abitazioni dei residenti di via Pirelli e in considerazione della adiacente area demaniale.



## Dibattito pubblico

Tratta Codogno - Piacenza

Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

Oltre alla puntuale richiesta di riscontro alle criticità finora rilevate, cogliamo l'occasione per chiedere a RFI la possibilità di approfondire anche una revisione del tracciato, alternativo a quello attualmente esistente in attraversamento del territorio del Comune di Pizzighettone, al fine di valutare ogni soluzione che possa ridurre al minimo l'impatto sulla comunità locale.

In sede di dibattito pubblico è emersa la proposta di un tracciato ferroviario nuovo parallelo alla SP 234 "Codognese"; questa soluzione, che allontanerebbe dal centro abitato il traffico ferroviario, ha la necessità di rivedere gran parte della viabilità accessoria per l'accesso alle attività produttive oltre all'esigenza di pianificare l'individuazione di un sito idoneo per la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria in sostituzione a quella attuale, con annessi spazi di interscambio per viaggiatori e turisti.

Si propone quindi una revisione del progetto che possa tener conto dei diversi punti di vista già espressi e che si possa valutare una variante sia del tracciato ferroviario che della viabilità ordinaria, in accordo con gli altri Enti coinvolti (es. Provincia di Cremona, AIPO, Autorità di bacino, comuni limitrofi, ecc.).

Una revisione del progetto che deve passare dalla messa in discussione di alcuni punti cardine che sembra abbiano condizionato dal punto di vista tecnico, in maniera rilevante e determinante, l'attuale progetto di fattibilità tecnico economica.

Nel caso in cui non fosse possibile la realizzazione di un'opera alternativa così concepita vi chiediamo di documentare l'impossibilità e/o la non sostenibilità dell'opera.

Infine, cogliamo l'occasione per evidenziare una criticità rilevata in sede di Dibattito Pubblico relativa all'eccessiva velocità dei treni in transito attraverso il centro abitato; per questo motivo chiediamo che venga imposto un limite massimo di velocità ai treni sia per ragioni di sicurezza sia per la salvaguardia degli immobili presenti nelle vicinanze del tracciato.



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

**Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo**

Cartine, immagini, schemi, ecc.

**Data, 20.02.2024.**