



**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 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](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 TORRE DE' PICENARDI

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

0375 94102 - [comune.torredepicenardi@pec.regione.lombardia.it](mailto:comune.torredepicenardi@pec.regione.lombardia.it)

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

Piazza Roma, 1 - 26038 Torre De' Picenardi (CR)



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

Lo scrivente Comune di Torre de' Picenardi intende contribuire a questo Dibattito Pubblico evidenziando proposte e osservazioni volte a soddisfare e tutelare le esigenze della comunità rispetto agli impatti sul territorio derivanti dal raddoppio ferroviario della linea Codogno-Cremona-Piadena.

Questa amministrazione condivide fortemente la necessità di rafforzare la capacità di trasporto della tratta ferroviaria per migliorare il servizio offerto ai numerosi pendolari che ne usufruiscono. Il raddoppio ferroviario porterà sicuri miglioramenti in questo senso, sia in termini qualitativi che di sicurezza per i viaggiatori e per gli utenti della viabilità su gomma che attualmente interseca la linea ferroviaria con i P.L. a raso.

Tuttavia non tutte le soluzioni progettuali presenti nella bozza di fattibilità tecnica ed economica proposta sono, a nostro giudizio, le migliori soluzioni possibili per il territorio ed in particolare si segnala quanto segue:

1. come già anticipato nella nota a firma congiunta del 05.01.2024 da parte di tutte le amministrazioni comunali tra Cremona e Piadena, dai consorzi irrigui e dalle associazioni di categoria del mondo agricolo, si evidenzia il forte impatto derivante dalla scelta progettuale di costruire in nuova sede il doppio binario ad una distanza di 20m dall'attuale sedime ferroviario; si chiede a tal proposito di rivedere tale tipologia progettuale nell'ottica di minimizzare il consumo di suolo;
2. prevedere, in sostituzione del cavalcavia a servizio della viabilità comunale Pozzo Baronzio – Ronca de' Golferami (NV19-IV19), un sottopasso con dimensioni sufficienti per il transito di un mezzo agricolo (mietitrebbia/carro per trasporto erba medica) di lunghezza strettamente necessaria a superare il doppio binario, lasciando poi con l'eventuale realizzazione dell'Autostrada Cremona – Mantova la risoluzione definitiva dell'interferenza. Rimane valida in entrambi i casi la richiesta di questa amministrazione di realizzare il manufatto di sottopassaggio/scavalco in asse strada, anche se tale soluzione comporterebbe la momentanea chiusura della strada comunale;
3. prevedere, in sostituzione del cavalcavia a servizio della viabilità comunale S.Lorenzo Picenardi – Fossa Guazzona (NV20-IV20), un sottopasso con dimensioni sufficienti per il transito di un mezzo agricolo (mietitrebbia/carro per trasporto erba medica) di lunghezza strettamente necessaria a superare il doppio binario, lasciando poi con l'eventuale realizzazione dell'Autostrada Cremona – Mantova la risoluzione definitiva dell'interferenza. Rimane valida in entrambi i casi la richiesta di questa amministrazione di realizzare il manufatto di sottopassaggio/scavalco in asse strada, anche se tale soluzione comporterebbe la momentanea chiusura della strada comunale;
4. valutare la fattibilità tecnico/normativa di avvicinare la tangenziale di Torre de' Picenardi (NV22) all'abitato minimizzando l'impatto sui fondi agricoli, prevedendo la realizzazione di un bosco filtro tra l'abitato e la nuova strada, prevedendo la ricucitura di via Castello tramite intersezione a T alla nuova tangenziale, valutando lo spostamento della rotatoria di Nord all'intersezione con l'attuale SP29 dove organizzare l'attraversamento a raso della ciclabile in sostituzione del previsto sottopasso e proseguendo la viabilità di progetto fino alla SP29 a Nord dell'abitato di Torre de' Picenardi. A tal proposito si ritiene opportuno coinvolgere Provincia di Cremona, ente proprietario della strada, per concordare la migliore soluzione definitiva. Il coinvolgimento di Provincia di Cremona è necessario inoltre per concordare il tracciato meno impattante delle nuova SP30 nel tratto a sud



della rotonda di ricucitura con l'attuale viabilità, nell'ottica del risparmio di suolo e della massima riduzione degli impatti sui fondi agricoli interessati.

5. valutare la realizzazione di due sottopassi ad uso ciclo-pedonale di lunghezza strettamente necessaria a superare il doppio binario, lasciando poi con l'eventuale realizzazione dell'Autostrada Cremona - Mantova la risoluzione definitiva dell'interferenza, localizzando il primo sottopasso in corrispondenza del ramo da dismettere della SP30 che si verrà a creare con lo scavalco IV21, e l'altro in corrispondenza della traversa a sud di via S.Francesco che collega l'abitato di Torre de' Picenardi all'eco-centro e al depuratore. Questi sottopassi seppur non completamente risolutivi della futura interferenza autostradale, risultano di vitale importanza per garantire un fattivo collegamento ciclo-pedonale nord/sud della ferrovia in quanto i previsti sovrappassi difficilmente potranno essere fruiti dall'utenza debole in particolare da bambini, anziani e diversamente abili. I due sottopassi si collegheranno con l'attuale viabilità e con il nuovo tratto stradale a servizio all'eco-centro/depuratore. A tal proposito si chiede che il nuovo tratto stradale a servizio all'eco-centro/depuratore previsto in progetto venga realizzato in fregio al canale irriguo "cavo Magio", in modo da minimizzare l'impatto sui fondi agricoli.

In generale si chiede inoltre che siano minimizzate le scelte progettuali che comportino una futura ingente manutenzione quali ad esempio gli scavalchi con lunghi tratti in viadotto a fronte di quelli in rilevato. Tale scelta espone le amministrazioni che prenderanno in carico l'opera a dover sostenere spese quali la sostituzione dei giunti di dilatazione, delle barriere di sicurezza bordo ponte e relative reti, dei sistemi di scarico delle acque di piattaforma, dei calcestruzzi degli impalcati, ecc., che piccoli comuni con risorse limitate non saranno in grado di garantire a scapito della sicurezza di chi transita sia sopra che sotto di essi.

Si chiede inoltre che gli scavalchi vengano progettati e realizzati con pendenze non superiori al 5%, ridotta al 3% per la viabilità ciclo-pedonale.



Dibattito pubblico

Tratta Codogno - Piacenza

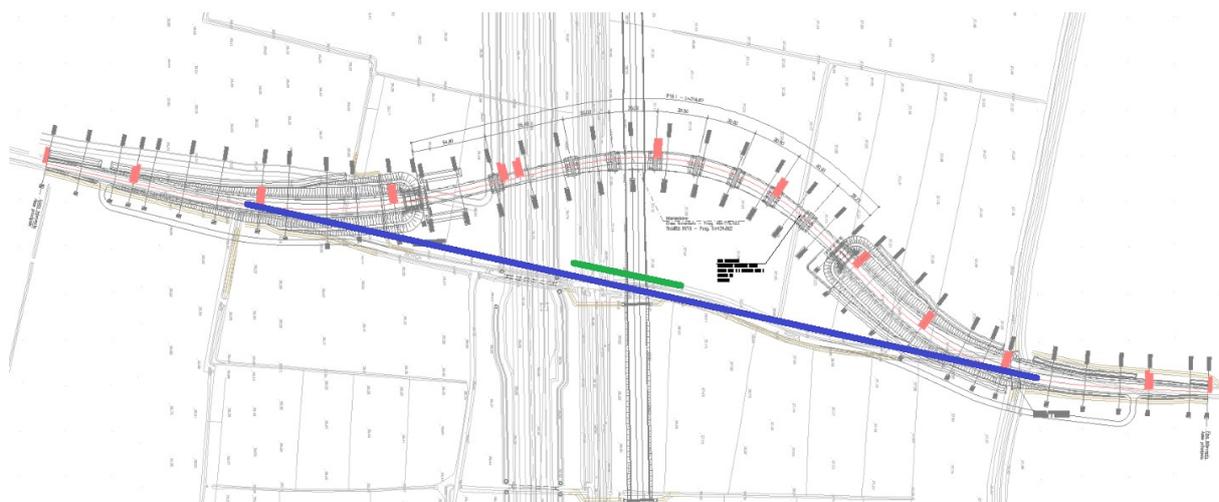
Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

## Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

NV19

— Realizzazione di un sottopasso di lunghezza strettamente necessaria a superare il doppio binario in asse strada attuale in subordine

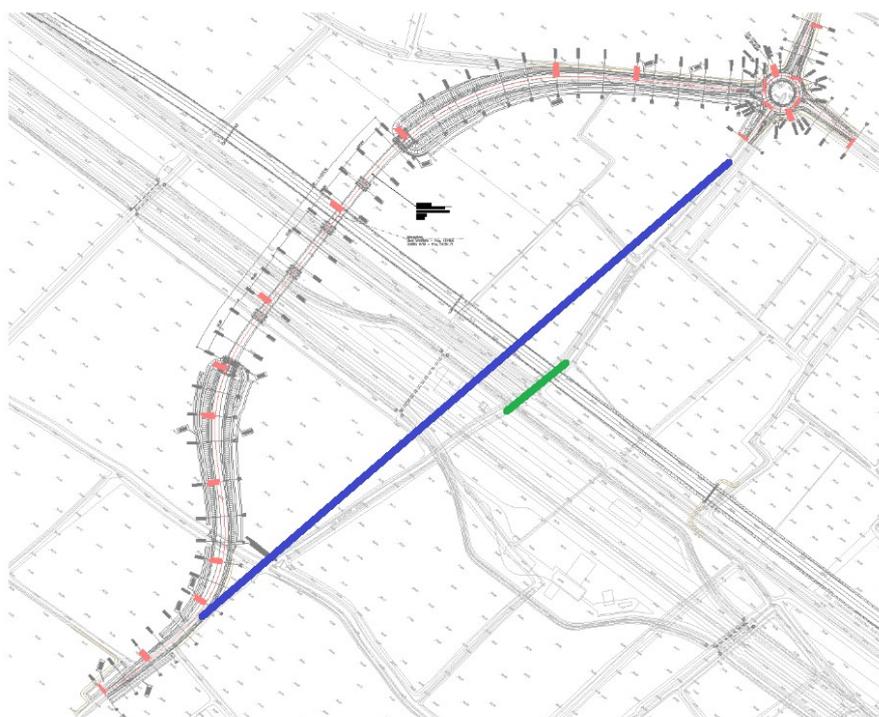
— Realizzazione del previsto scavalco in asse strada attuale



NV20

— Realizzazione di un sottopasso di lunghezza strettamente necessaria a superare il doppio binario in asse strada attuale in subordine

— Realizzazione del previsto scavalco in asse strada attuale



Modulo indicativo per la raccolta di contributi da inviare a: [info@dpcodognopiacenza.it](mailto:info@dpcodognopiacenza.it)



## Dibattito pubblico

### Tratta Codogno - Piacenza

Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

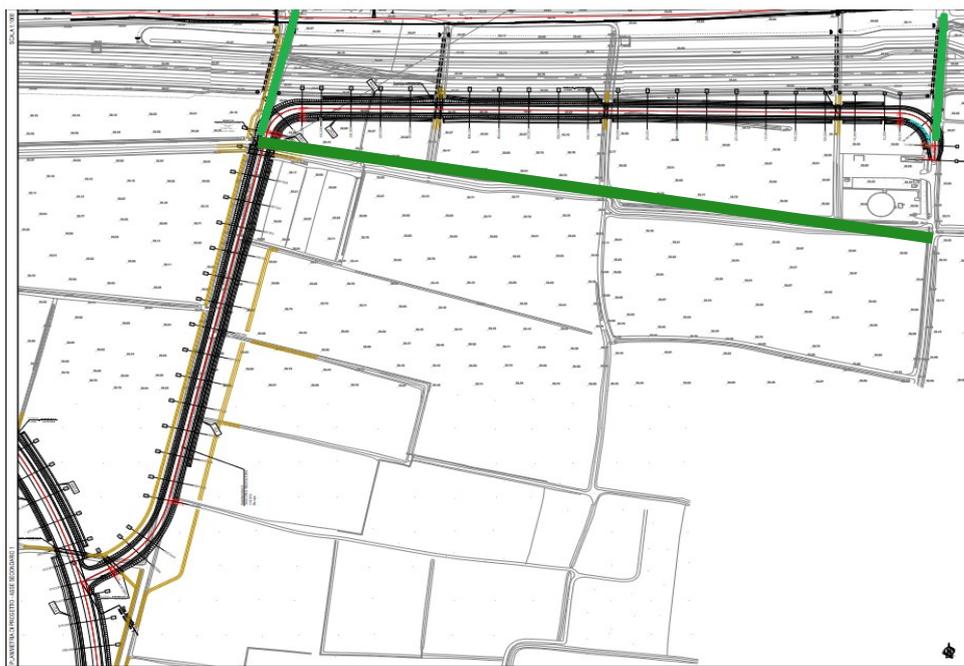
NV22

 Proposta di nuovo tracciato della SP30 con riconnessione sulla viabilità provinciale (da concordare con Provincia di CR)

 Bosco filtro



 Realizzazione di due sottopassi ciclo-pedonali di lunghezza strettamente necessaria a superare il doppio binario e spostamento della strada a servizio dell'eco-centro in fregio al cavo Magio



Data 05/02/2024

Modulo indicativo per la raccolta di contributi da inviare a: [info@dpcodognopiacenza.it](mailto:info@dpcodognopiacenza.it)