



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

Filippo Geroli



Dibattito pubblico
Tratta Codogno - Piadena
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.dpcodognopiadena.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-Piadena.

MODULO BASE

Nome Cognome

Filippo Geroli

Recapito (telefono o mail)

filippo.geroli@gmail.com

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

Pizzighettone

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



Con la presente segnalazione si vuole avanzare una proposta per mitigare alcuni rischi segnalati durante l'assemblea pubblica svoltasi a Pizzighettone il 12/1/24, in particolare i rischi derivanti dal passaggio dei treni in prossimità delle abitazioni della frazione di Roggione.

La proposta consiste nel proseguire la curva in entrata dalla stazione di Ponte d'Adda (provenendo da Codogno) per alcune decine di metri, avvicinando la sede ferroviaria al confine con l'area industriale Indorama e Carlo Colombo (spostandosi leggermente a sud dell'attuale sede ferroviaria). Una volta oltrepassata la SP84 la sede ferroviaria costeggerebbe un'area agricola e successivamente l'area di proprietà della società Lozza Pietro e Figli. In questa zona si ha la fascia in cui lo spazio tra l'attuale sede ferroviaria e la prima costruzione a sud della stessa presenta la minore larghezza, ovvero 15mt. All'interno dei 15mt sarebbe possibile costruire la nuova sede ferroviaria a doppio binario, che potrebbe proseguire dritto (o comunque parallela all'esistente) fino al termine dell'abitato di Roggione, allontanandosi così di almeno 5-6mt dalle abitazioni e riducendo quindi i rischi legati alle vibrazioni, rumori e possibile svio di mezzi ferroviari a fronte di un limitato consumo di suolo agricolo. L'unica interferenza segnalabile con questa soluzione risulta essere il fabbricato sito al foglio 32, mappale 10 nel comune di Pizzighettone, la cui demolizione sarebbe comunque prevista dalla proposta sviluppata nel Dossier di Progetto. Con una soluzione di questo tipo si libererebbe uno spazio tra la nuova sede ferroviaria e le abitazioni della larghezza pari all'attuale sede ferroviaria, tale spazio si ritiene possa essere piantumato con una vegetazione che nasconderebbe l'opera ferroviaria alla vista delle abitazioni esistenti, limitando anche l'impatto estetico dell'opera sull'abitato.

Di seguito alcune schermate estratte da Google Earth dell'area oggetto della proposta, riportanti in giallo l'area della futura sede ferroviaria (proposta) e in verde della fascia verde che maschererebbe l'opera alle abitazioni.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo



Data 13/02/2024