



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

Marco Sbaruffati



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

Marco Alfredo Sbaruffati

Recapito (telefono o mail)

marco.sbaruffati@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)

Dopo aver partecipato alla presentazione del progetto in quel di Roggione in data 6 febbraio 2024, vorrei proporre una soluzione alternativa per ciò che riguarda il progetto del raddoppio ferroviario nel comune di Pizzighettone.

Analizzando quanto proposto è evidente che il territorio del comune di Pizzighettone verrebbe attraversato da due argini perpendicolari tra di loro: la linea ferroviaria e il cavalcavia sulla SP84, con un gravissimo impatto ambientale sul territorio.

Il primo argine dovuto all'innalzamento del piano del ferro per minimo 1,5 mt e poi sormontato da un muro in c.a. dell'altezza di 2,5 mt, quindi per un totale di 4 mt lungo tutto il territorio del comune con inevitabile blocco del flusso dei venti.

Il secondo argine costituito dal cavalcavia lungo la SP84 che dividerebbe il territorio perpendicolarmente al primo e segnerebbe una divisione tra la frazione di Roggione ed il capoluogo, oltretutto impattando in maniera notevole sui condomini di via Soresina, che si troverebbero tale cavalcavia a pochi metri ad un'altezza di circa 10 mt, in pratica limitandone la privacy e la naturale areazione.

Spinto da queste considerazioni propongo una soluzione che prevede che tutto il tratto ferroviario sul nostro territorio sia sopraelevato, questa soluzione garantirebbe:

1 – che il flusso dei venti perpendicolare alla ferrovia sia garantito dai vuoti realizzati tra pilone e pilone e dall'altezza del piano del ferro, basterebbe che lo stesso fosse tra i 6 e i 7 mt di quota;

2 – eliminazione di tutti gli interventi viabilistici, poiché si creerebbero i necessari sottopassi senza la necessità di interventi sulle strade che sia in prossimità del passaggio a livello di Pizzighettone, sia per quello di Roggione, con risparmi per le amministrazioni coinvolte;

3 – Si potrebbe ancora garantire la comunicazione viabilistica tra il quartiere Pirelli ed il resto del comune senza dovere far alcun lavoro, per lo stesso motivo del punto 2.

Inoltre propongo una modifica del tracciato della ferrovia e della posizione del ponte in ingresso al comune di Pizzighettone, come ipotizzato anche dai vostri studi, che passando più a nord permetterebbe di garantire le opportune distanze dalle abitazioni del quartiere, passando attraverso il terreno del Genio Civile, ad oggi abbandonato.

Riassumendo si avrebbe un impatto minore sul territorio, in pratica un singolo argine, tra l'altro permeabile rispetto ai due preventivati, un azzeramento dei costi per gli interventi viabilistici con conseguente minore impatto sulla vita degli abitanti delle zone limitrofe al cavalcavia progettato e quindi un maggiore rispetto dell'ambiente rurale tipico di Pizzighettone.

Infine si potrebbe avere il vantaggio di un passaggio panoramico rispetto alle mura di Pizzighettone con evidente vantaggio in termini di marketing territoriale.



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

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

 **ITLFERR**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

File PDF: Disegno per nuova soluzione progettuale tratto Pizzighettone

Data

11/02/2024

