



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

Provincia di Cremona



Dibattito pubblico
Tratta Codogno - Piacenza
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.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

Ente Provincia di Cremona – Presidente Paolo Mirko Signoroni / Arch. Giulio Biroli

Recapito (telefono o mail)

0372/406 422

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

Osservazioni riguardanti il territorio della Provincia 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)

Con riferimento al Dossier di Progetto e viste, anche, le osservazioni formulate da diversi "Portatori di interessi" intervenuti durante i momenti di confronto organizzati, si chiede che siano effettuati ulteriori approfondimenti e valutazioni circa gli aspetti sotto evidenziati.

Le osservazioni di seguito presentate fanno riferimento al progetto di fattibilità tecnico economica trasmesso da RFI nell'ambito della procedura di Dibattito Pubblico; pertanto, la Provincia di Cremona si riserva di integrarle/modificarle anche con riferimento a possibili variazioni dei contenuti del progetto che venissero apportate nelle successive fasi progettuali.

1. Riguardo la soluzione di costruire il raddoppio, in alcuni tratti, ad una distanza di circa 20 metri rispetto l'asse ferroviario esistente, sia valutata la possibilità di realizzarlo in stretta adiacenza al binario esistente, considerando anche gli aspetti connessi al contenimento del consumo di suolo ed al disagio dell'utenza. Nel caso tale soluzione non fosse percorribile, si chiede che l'attuale sedime ferroviario sia restituito ai fini agricoli o, in alternativa, riqualificato ai fini ambientali e/o per la mobilità lenta.
2. Il raddoppio della linea RFI determina numerose interferenze in corrispondenza degli abitati di Pizzighettone - Roggione – Gera. Con il suo raddoppio si rendono necessarie soluzioni, talvolta di compromesso, per eliminare in particolare i P.L., che trasformeranno in maniera definitiva l'impostazione urbana del territorio nonché la quotidianità dei cittadini. Presa visione delle numerose richieste e proposte di riposizionare la linea a Sud fuori dell'abitato di Pizzighettone, tenuto altresì conto che una tale soluzione potrebbe anche essere di supporto allo sviluppo del polo intermodale-industriale provinciale di Tencara (già parzialmente servito da una conca del Canale Navigabile Cremona - Milano), si ritiene utile una valutazione in tal senso.
3. Dall'esame delle tavole progettuali riguardanti i cavalcaferrovia, risulta che molti di essi presentano uno sviluppo su piloni di notevole lunghezza. Ciò comporta, per la fase di esercizio, notevoli costi gestionali, quali ad esempio la manutenzione dei giunti, delle barriere di sicurezza bordo ponte e relative reti, dei sistemi di scarico delle acque di piattaforma, dei calcestruzzi degli impalcati. Oltre al fatto che sembrerebbero determinare anche un impatto paesaggistico notevole. Si ritiene pertanto opportuno che vengano approfondite soluzioni quali cavalcaferrovia con impalcati di lunghezza il più contenuta possibile impiegando l'acciaio quale materiale da costruzione, od in subordine la sostituzione con opere di sottopassaggio.
 Si evidenzia che tali opere, classificate "nuova viabilità", in molti casi sono a servizio di strade interpoderali o di valenza esclusivamente locale, interessate da un modestissimo traffico. Di conseguenza, si suggerisce l'assunzione di una velocità di progetto inferiore, che potrebbe limitare i parametri progettuali ad essa connessi (es. raggi curve, pendenze...) e, quindi, contenere l'estensione di tali opere.
4. Laddove possibile, in luogo della realizzazione di cavalcaferrovia "fuori sede" che comportano la creazione di reliquati e viabilità d'approccio caratterizzata, in genere, da



- curve e controcurve, siano realizzati cavalcaferrovia ricalcando il tracciato stradale esistente, o in stretta aderenza. L'osservazione ha carattere generale ed è riferita a tutti i cavalcaferrovia; si evidenzia, comunque, la particolare attinenza alle opere sostitutive previste in Comune di Torre de' Picenardi.
5. I manufatti volti all'eliminazione di passaggi a livello lungo strade provinciali, devono consentire il transito di tutte le categorie veicolari ammesse. Di conseguenza siano escluse soluzioni con riduzione delle sezioni di transito e/o della portata in assenza di ragionevoli alternative.
 6. Siano valutate soluzioni che permettano di ridurre al minimo i disagi legati alla chiusura della linea per l'esecuzione dei lavori, non limitate esclusivamente all'impiego di bus sostitutivi, ma considerando di introdurre collegamenti con il Capoluogo di Milano per altre vie con treni diretti (es. diretto per Milano da Cremona via Piacenza).
 7. Si chiede che l'allungamento dei percorsi per la vodazione dei fondi agricoli, a seguito della chiusura dei P.L., sia il più possibile contenuto al fine di evitare percorrenze eccessivamente lunghe e onerose per i conduttori dei fondi agricoli, con conseguente incidenza anche sulle emissioni.
 8. Viabilità di supporto a Pizzighettone, Grumello Cremonese ed Uniti ed aziende insediate: l'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere viarie accessorie alla linea ferroviaria, comportano anche per lungo tempo la chiusura di passaggi a livello, con la necessità di notevole allungamento di percorso anche per raggiungere siti aziendali ivi presenti, o derogare -ove possibile- a divieti di transito localmente imposti. Al fine di ridurre i disagi si chiede di valutare un ulteriore raccordo tra la S.P. n. 47 e la S.P. n. 48 immediatamente a Sud di Grumello Cremonese ed Uniti con un breve peduncolo (ricalcando carraie esistenti, es. Strada delle Basse).
 9. Nuova viabilità ad Ovest di Malagnino: la soluzione individuata nel Vs. progetto rappresenta l'intervento ottimale in termini di migliore accessibilità del territorio provinciale e coordinamento con le previsioni dell'autostrada Cremona-Mantova. Soluzioni alternative dovranno essere attentamente concordate con il concessionario autostradale nell'ambito dei vicoli urbanistici vigenti. Si chiede, infine, che la Rotatoria Sud lungo la S.P. n. 27, sia mantenuta lungo l'asse della provinciale.
 10. Viabilità loc. Cà de' Marozzi e S.Agata: al fine di valorizzare in futuro l'impiego di quanto da voi realizzato, (in particolare opere di scavalco della linea RFI con possibilità di prosecuzione verso la ex S.S. n. 10), si chiede di valutare la possibilità di costruire i cavalcaferrovia con uno sviluppo planimetrico in rettilineo ed orientamento Nord-Sud. Sia valutata anche la possibilità di ridurli ad una singola opera, al fine di contenere gli impatti sul territorio.
 11. In riferimento alle opere riferite al Comune di Pieve San Giacomo, si chiede un approfondimento del sistema di connessione tra la frazione di Gazzo e il capoluogo Comunale ottimizzando le opere di ricucitura viabilistiche di interesse locale.



Dibattito pubblico

Tratta Codogno - Piacenza

Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

12. Riguardo il Comune di Cappella de' Picenardi, sono state presentate osservazioni sulla variante alla S.P. n. 28; alcune di esse hanno proposto una rivalutazione del posizionamento del cavalcavia richiama una soluzione viabilistica ricompresa nel progetto preliminare dell'autostrada Cremona - Mantova. Considerato che tale soluzione potrebbe determinare minori impatti sul territorio e nella conduzione agricola, si ritiene opportuno approfondirla e condividerne gli esiti con il Comune ed anche con il Concessionario Autostradale. Altresì si chiede di prevedere la riqualificazione della S.P. n. 27 in direzione di Pieve San Giacomo, in luogo della riqualificazione della Strada per C.na Mottaiola, quale itinerario di maggior interesse per la ricostituzione della mobilità intercomunale interrotta a seguito dei lavori di raddoppio ferroviario.
13. Si chiede che la manutenzione ordinaria, straordinaria e gli oneri di gestione delle opere di attraversamento della linea FS siano a completo carico di RFI od in alternativa che quest'ultima corrisponda annualmente agli enti locali adeguate risorse economiche.
14. Si chiede di predisporre lungo la linea FS alcuni varchi stradali da mantenere normalmente chiusi ma attrezzati con sbarre/PL/cancelli, da utilizzare esclusivamente in condizioni di emergenza od intransitabilità delle opere di scavalco.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

-

Data 27.02.2024

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