



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.dpcodognopiacenza.it



RELAZIONE CONCLUSIVA

Indice

1	PREMESSA.....	4
2	OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO	5
2.1	INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO	6
2.2	LA STRATEGICITÀ DELL'INFRASTRUTTURA.....	7
2.2.1	Corridoio Ten-T.....	9
2.3	INTERVENTI DI RESTYLING E ADEGUAMENTO DELLE FERMATE E STAZIONI ESISTENTI	11
3	IL DIBATTITO PUBBLICO.....	12
3.1	L'ITER PROCEDURALE	12
3.2	IL PROGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO	12
3.3	L'ASCOLTO PRELIMINARE E L'INGAGGIO	12
3.4	AVVIO DEL DIBATTITO PUBBLICO	13
3.5	I TAVOLI TECNICI DI APPROFONDIMENTO CON LE AMMINISTRAZIONI	13
3.6	GLI INCONTRI ITINERANTI.....	14
3.7	I SOPRALLUOGHI TECNICI SUL TERRITORIO.....	16
3.8	LA COMUNICAZIONE E LE USCITE MEDIA.....	16
3.8.1	Il sito web	16
3.8.2	La conferenza stampa d'avvio.....	17
3.8.3	Il monitoraggio dei media durante il dibattito.....	17
3.9	I PARTECIPANTI.....	18
3.9.1	Il clima dei DP.....	18
4	I CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI	19
5	QUADRO SINOTTICO.....	21
5.1	CRITERI DI PONDERAZIONE.....	21
5.2	TEMI CRUCIALI CHE IL DP HA TRATTATO ED ESAURITO.....	22
5.3	TEMI DI GRANDE ATTENZIONE CHE IL DP HA TRATTATO ED ESAURITO.....	22
5.4	TEMI DI MEDIA ATTENZIONE CHE IL DP HA TRATTATO ED ESAURITO.....	24
5.5	TEMI DI BASSA ATTENZIONE CHE IL DP HA TRATTATO ED ESAURITO	24
5.6	TEMI CHE IL DP HA TRATTATO MA NON ESAURITO.....	25
6	I TEMI EMERSI.....	26
6.1	TEMI CRUCIALI	26
6.1.1	Realizzazione degli interventi del Lotto 2 in stretto affiancamento	26
6.1.2	L'attraversamento del centro urbano di Pizzighettone	27
6.1.2.1	La petizione degli abitanti	28
6.2	TEMI DI GRANDE ATTENZIONE.....	30
6.2.1	Consumo di suolo agricolo	30
6.2.2	Impatto paesaggistico della viabilità alternativa	30
6.2.3	Impatto sulla viabilità locale.....	31
6.2.4	Interferenze con attività produttive	32
6.2.5	Impatto delle vibrazioni e dell'inquinamento acustico	32
6.2.6	Impatto sull'operatività delle aziende agricole.....	33
6.2.7	Impatto sul valore dei fondi agricoli	33
6.2.8	Relazione con l'autostrada Cremona-Mantova	34
6.2.9	La ricucitura dei territori.....	34
6.2.10	Impatto su reticolo irriguo	35
6.3	TEMI DI MEDIA ATTENZIONE.....	36
6.3.1	Tempi di realizzazione dell'opera.....	36
6.3.2	Impatto su coltivazioni biologiche	36



6.3.3	Compensazioni e indennizzi	36
6.3.4	Impatto inquinamento elettromagnetico.....	37
6.3.5	Criteri idrogeologici e revisione del franco idraulico.....	37
6.3.6	Carenze della documentazione	38
6.4	TEMI DI BASSA ATTENZIONE	38
6.4.1	Occupazione temporanee ed espropri	38
6.4.2	Oneri di manutenzione delle opere di nuova viabilità	38
6.4.3	Tempi di percorrenza per i pendolari	39
6.5	TEMI DA APPROFONDIRE.....	39
6.5.1	Cantieri nei centri urbani.....	39
6.5.2	Impatti generati dal traffico veicolare in interruzione d'esercizio	40
6.5.3	Rete ecologica.....	40
6.5.4	Monitoraggio partecipato.....	40
6.5.5	Analisi costi/benefici	40
7	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	40
8	LA VALUTAZIONE DEI PARTECIPANTI SUL DIBATTITO PUBBLICO	41
8.1	QUESTIONARIO PER LE AMMINISTRAZIONI E I SOGGETTI PUBBLICI.....	42
8.1.1	Sezione 1- Informazioni essenziali sulle Amministrazioni e i soggetti pubblici partecipanti	42
8.1.2	Sezione 2 - Le attese rispetto al percorso partecipativo insito nel Dibattito Pubblico.....	43
8.1.3	Sezione 3 – Qual è l'effettivo coinvolgimento dell'Amministrazione e del soggetto pubblico partecipante al Dibattito Pubblico.....	44
8.1.4	Sezione 4 – Informazioni sul progetto oggetto del Dibattito Pubblico.....	45
8.2	QUESTIONARIO PER I SOGGETTI PRIVATI.....	49
8.2.1	Sezione 1 – Qualche informazione sui partecipanti.....	49
8.2.2	Sezione 2 – La sua partecipazione alla vita collettiva.....	51
8.2.3	Sezione 3 – La sua partecipazione a questo Dibattito Pubblico.....	52
8.2.4	Sezione 4 – Le attese rispetto al percorso partecipativo insito nel Dibattito Pubblico.....	53
8.2.5	Sezione 5 – La sua effettiva partecipazione a questo dibattito	55
8.2.6	Sezione 6 – Informazioni sul progetto oggetto del Dibattito Pubblico.....	56
8.2.7	Sezione 7 – Il processo partecipativo nel Dibattito Pubblico.....	60
9	CREDITI	66

1 PREMESSA

L'istituto del Dibattito Pubblico (DP) sulle grandi opere d'interesse generale è stato introdotto nell'ordinamento italiano dall'art. 2 del d.lgs. n. 50 del 2016 (Codice dei contratti pubblici) con al 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 li prodotto di un confronto dialettico con gli amministrati. In tale prospettiva sia al Corte Costituzionale, nella sentenza n. 235 del 2018, sia li Consiglio di Stato, nel parere n. 855 del 2016, hanno evidenziato che li dibattito pubblico costituisce «uno strumento essenziale di coinvolgimento delle collettività locali nelle scelte di localizzazione e realizzazione di grandi opere aventi rilevante impatto ambientale, economico e sociale sul territorio coinvolto». 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.

Non si effettua, invece, li dibattito pubblico:

- a) per le opere realizzate con le procedure previste dagli articoli 159 e 163 del codice dei contratti pubblici e per quelle di difesa nazionale di cui all'articolo 233 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66;
- b) per interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauri, adeguamenti tecnologici e completamenti;
- c) per le opere già sottoposte a procedure preliminari di consultazione pubblica sulla base del regolamento (UE) n. 347 del 17 aprile 2013, ovvero di altra norma europea.

In buona sostanza "il dibattito pubblico consiste in incontri di informazione, approfondimento, discussione e gestione dei conflitti, in particolare nei territori direttamente interessati, e nella raccolta di proposte e posizioni da parte di cittadini, associazioni e istituzioni" (articolo 8, comma 2 Regolamento del Dibattito Pubblico DPCM 76/2018).

Si tratta quindi un vero e proprio processo incrementale nell'ambito del quale alcune tappe, le regole e l'impianto complessivo possono essere definiti in una fase di progettazione generale, ma che necessità di elasticità per consentire di tarare tutti gli interventi, gli strumenti e le azioni che verranno dispiagate, sulla base del contesto nel quale si va ad operare.

Proprio per questa necessità di adattare il processo alle condizioni nelle quale ci si è trovati ad operare nell'ambito del DP relativo al raddoppio ferroviario della linea Codogno – Cremona – Piadena e per svolgere appieno il lavoro di informazione reciproca, analisi e mediazione dei potenziali conflitti, rispetto al progetto iniziale previsto in fase di progettazione, sono aumentati il numero dei soggetti intervistati nella fase preliminare, il numero degli incontri svolti nel territorio ed anche gli strumenti che sono stati adottati.

Il DP per il raddoppio ferroviario della linea Codogno – Cremona – Piadena, dal momento che è stato avviato prima dell'entrata in vigore del nuovo codice degli appalti (D.lgs. 36/2023) è stato gestito secondo la modalità prevista dal precedente codice. Si è trattato di un'apprezzabile scelta compiuta da RFI per consentire la più ampia partecipazione possibile delle comunità locali al percorso partecipativo del DP, dal momento che il nuovo codice indebolisce i fondamenti della partecipazione civica alla base del procedimento. Nel nuovo impianto legislativo viene infatti ristretta la possibilità di partecipazione da parte di soggetti giuridicamente non riconosciuti, così come ridotte

le possibilità di accesso alla parte documentale, e quindi depotenziata la trasparenza e la natura partecipativa insita nell'idea stessa di DP.

Nel caso del presente DP, si ritiene che la partecipazione attiva e costruttiva, il livello della discussione, la maturità delle comunità locali e soprattutto il ruolo svolto dalle Amministrazioni Comunali, abbia assicurato un altissimo livello qualitativo al confronto democratico, fornendo spunti e tracce di lavoro significative a RFI per il miglioramento dell'opera e la mitigazione degli impatti.

2 OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO

Il progetto in oggetto ha come scopo il raddoppio della tratta esistente Codogno - Cremona - Mantova relativamente alle tratte:

- Lotto 1 da Codogno (km 0+000 LS) a Cavatigozzi (km 22+159 LS)
- Lotto 2 da Cremona (km 27+330 LS) a Piadena (km 55+286 LS)

La tratta compresa tra Cavatigozzi e Cremona non è oggetto di intervento di opere civili di sede in quanto già a doppio binario, mentre gli interventi di raddoppio del Lotto 3 da Piadena (km 55+286 LS) a Mantova (km 89+557 L) sono previsti nell'ambito di altro Progetto, con lavori di prossimo avvio. Tale tratta è stata attivata nel 2015 e ha consentito di aumentare le potenzialità del tratto di linea in comune al traffico regionale e ai traffici destinati ai raccordi industriali allacciati alla stazione di Cavatigozzi.

L'obiettivo commerciale alla base del progetto di raddoppio è creare le condizioni per l'incremento della regolarità sulla Milano – Mantova ed un suo potenziamento.

In quest'ottica, il Progetto prevede la realizzazione della nuova sede ferroviaria a doppio binario, la realizzazione dei relativi nuovi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica, nonché i seguenti fondamentali interventi di:

- la soppressione di tutti i PL di linea tramite realizzazione di opportune nuove opere sostitutive.
- adeguamento della tratta agli standard prestazionali previsti per il traffico merci;
- riqualificazione delle Stazioni e dei PRG di Codogno, Acquanegra Cremonese, Cavatigozzi
- Cremona, Piadena e Torre de Pinenardi - e il rifacimento dell'allaccio per Brescia;
- adeguamento banchine e binari delle fermate intermedie di Maleo, Pizzighettone, Ponte D'Adda, Torre dei Pinenardi e Gazzo Pieve San Giacomo.

Per il Lotto 1, tratta Codogno – Cavatigozzi, è previsto un raddoppio in stretto affiancamento, da eseguirsi in interruzione prolungata di esercizio ferroviario dovuto al fatto che il binario esistente viene demolito e ricostruito in sede, rendendone l'altezza compatibile con le nuove esigenze normative idrauliche.

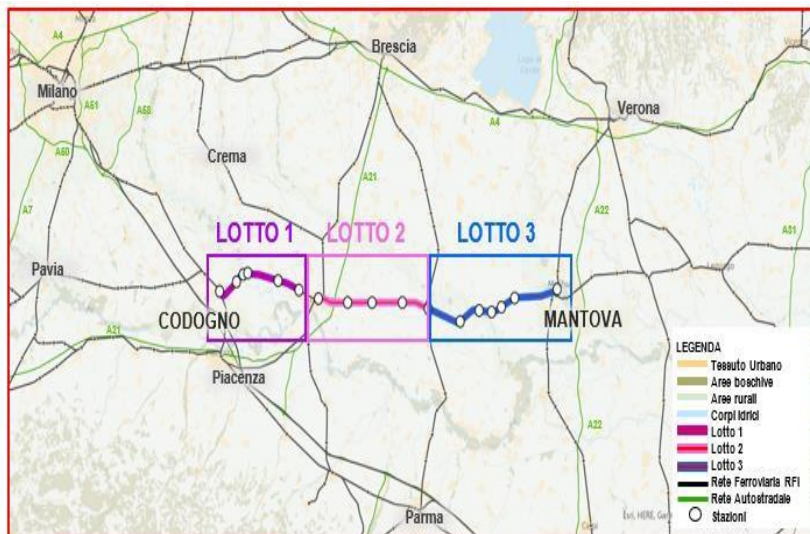
Per il Lotto 2, tratta Cremona – Piadena, il raddoppio è invece programmato con tratti in variante, da eseguirsi in concomitanza con l'esercizio ferroviario sul binario esistente. Questo approccio, nelle parti in variante, comporta la realizzazione di un doppio binario e la dismissione di alcuni tratti di binario esistente (tratte all'esterno delle fermate/stazioni). Successivamente alla realizzazione della nuova sede di raddoppio, l'esercizio viene spostato sul nuovo binario in modo da poter dismettere e demolire il binario esistente.

In particolare, la riqualificazione e l'adeguamento di stazioni e fermate prevede la valorizzazione del fabbricato viaggiatori storico, la rifunzionalizzazione e l'ottimizzazione dei PRG secondo quanto

prescritto dalle STI PRM e il miglioramento dell'intermodalità, attraverso la riorganizzazione e riqualificazione dei parcheggi e degli accessi tenendo conto dei Criteri Ambientali Minimi.

Gli interventi di riqualificazione delle aree esterne antistanti i fabbricati viaggiatori comprendono, ad esempio: l'inserimento di almeno uno stallo per le Persone a Mobilità Ridotta nelle immediate vicinanze dei FV, aumento di stalli auto per la lunga sosta, inserimento di nuovi stalli riservati al *kiss&ride*, nuovi stalli moto, stalli bici e predisposizione di uno stallo bus in ogni fermata/stazione.

Lungo la tratta, verranno realizzate numerose opere d'arte connesse agli interventi, tra cui, un nuovo



viadotto ferroviario (a due binari) sul Fiume Adda, sull'impronta del ponte esistente, all'altezza del comune di Pizzighettone, lungo la tratta Codogno – Cavatigozzi; due nuovi ponti, uno per il superamento di una strada nella tratta Codogno – Cavatigozzi, l'altro per il superamento di un canale idraulico nel lotto 2.

L'intervento, nel suo complesso, grazie all'incremento delle prestazioni della linea, si caratterizza come un potenziamento dei collegamenti regionali e merci attualmente programmati.

2.1 Inquadramento dell'intervento

L'intervento si sviluppa nella bassa pianura lombarda, ad una quota compresa tra i 60 e i 20 metri s.l.m. andando da ovest verso est, per uno sviluppo complessivo di circa 90 km, ed è inserito all'interno del Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia come "Riqualificazione Milano – Codogno – Cremona - Mantova".

Figura 1 – Inquadramento geografico dell'opera



Figura 2 - Sviluppo planimetrico del tracciato Codogno - Cremona - Mantova



Il progetto di raddoppio è diviso in tre lotti così suddivisi:

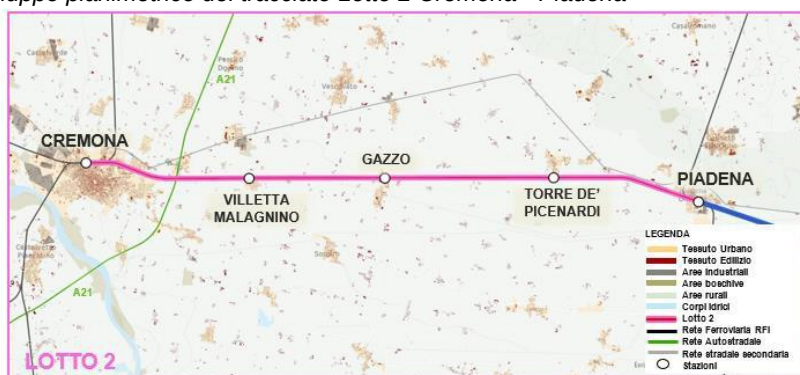
- **Lotto 1 da Codogno (km 0+000 LS) a Cavatigozzi (km 22+159 LS)**

Figura 3 - Sviluppo planimetrico del tracciato del Lotto 1 - Codogno - Cava Tigozzi



- **Lotto 2 da Cremona (km 27+330 LS) a Piadena (km 55+286 LS)**

Figura 4 - Sviluppo planimetrico del tracciato Lotto 2 Cremona - Piadena



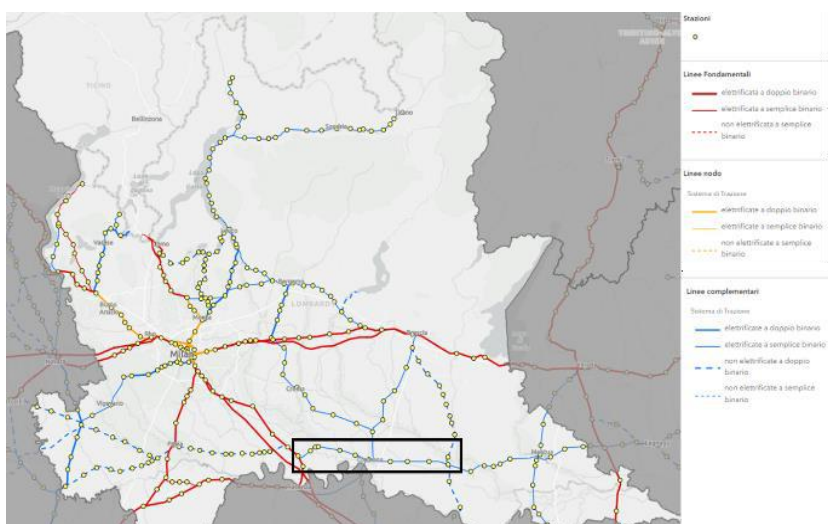
2.2 La strategicità dell'infrastruttura

Il progetto di raddoppio Codogno-Cremona-Piadena si inserisce nella rete infrastrutturale della Lombardia, una delle più sviluppate in Italia, con il maggior numero di viaggiatori e grado di utilizzo dell'infrastruttura da parte del tpl. In particolare, la tratta è considerata linea

complementare¹della rete ferroviaria di RFI, rivestendo un ruolo fondamentale nel collegamento di Milano con la direttrice per Mantova e nel raccordo e interconnessione delle altre linee complementari con i poli delle linee fondamentali.

L'opera, strategica per il sistema multimodale Lombardo, rappresenta un'opportunità per costruire territori policentrici e sostenibili incrementando il trasporto ferroviario, favorendo lo shift modale e la neutralità climatica, abilitando benefici in termini di:

- Competitività del servizio ferroviario: Aumento della puntualità e della regolarità del servizio, Maggiore integrazione con i poli della rete logistica e adeguamento agli standard tecnologici;
- Fruibilità e accessibilità del territorio: Riqualificazione stazioni e fermate e incremento dell'intermodalità;
- Miglioramento della sicurezza tramite la soppressione dei PL;
- Resilienza ecologica e idraulica: Riutilizzo dei materiali da scavo in un'ottica di economia



circolare e ripristino ecologico di cave; Adeguamento opere di trasparenza idraulica e miglioramento funzionalità idraulica.

La strategicità del Progetto si fonda sull'importanza stessa della linea e sulla possibilità, derivante dal progetto di raddoppio, di consentire migliori servizi passeggeri e merci, aumentando l'accessibilità del territorio al servizio ferroviario e traguardando gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra espressi dalla comunità internazionale e dagli indirizzi dell'Unione Europea.

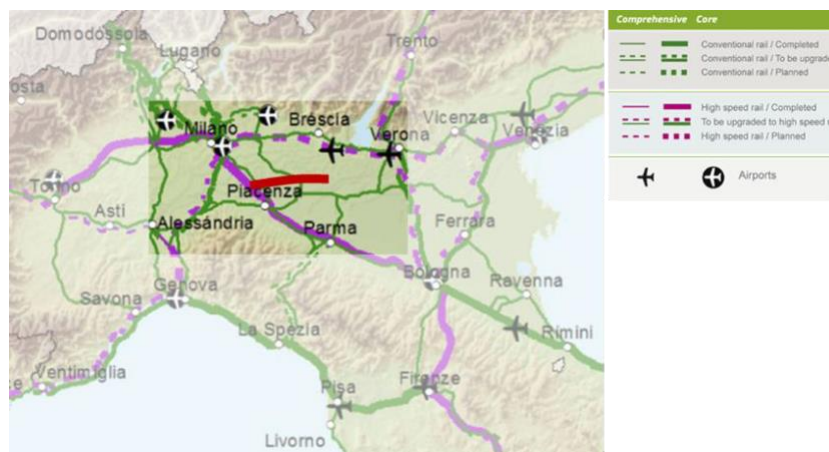
Figura 5 .- Inquadramento dell'opera nella rete ferroviaria della Lombardia

Infatti, il Progetto si inserisce in un programma di molteplici interventi di miglioramento della rete, già capillare, che riguardano collegamenti sia locali che interregionali. La posizione della tratta la rende fondamentale per gli spostamenti passeggeri e merci (non AV) tra l'area metropolitana milanese e il quadrante Bergamo-Brescia, a Nord, e la provincia di Mantova e l'Emilia-Romagna, in particolare gli avamposti di Parma e Fidenza, a Sud.

Il Progetto contribuisce agli scenari di sviluppo della rete nel Piano commerciale di RFI 2023. La tratta è infatti tra gli interventi propedeutici alla realizzazione di un servizio veloce a 60 minuti tra Milano Centrale e Mantova prevista dal Protocollo tra RFI e Regione Lombardia. Nel Piano, i raddoppi delle tratte "consentiranno a regime l'aumento della regolarità della circolazione, la

riduzione dei tempi di percorrenza e l'incremento della capacità sull'intera linea che permetterà l'introduzione sia di un nuovo modello di esercizio potenziato per i servizi passeggeri di medio e breve raggio che per i servizi merci. Sarà inoltre migliorata la fruibilità degli impianti da parte dei viaggiatori".

Figura 6 - Inquadramento del progetto nella rete dei corridoi europei Ten-T



2.2.1 Corridoio Ten-T

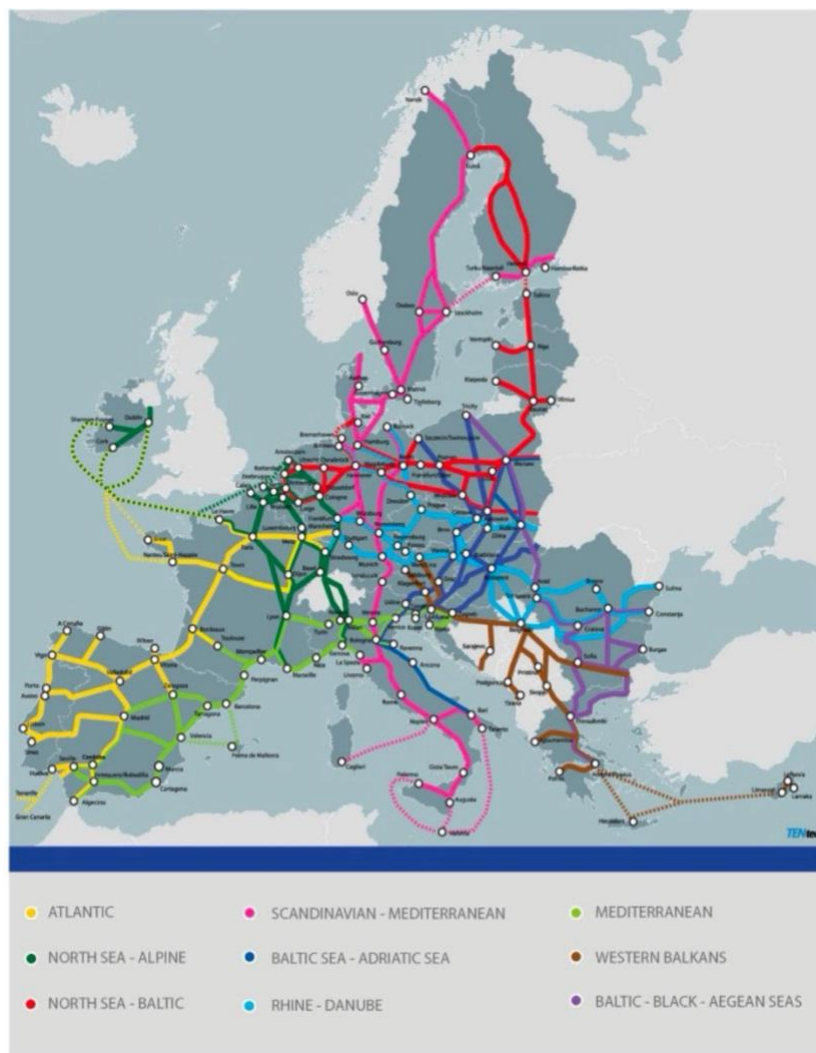
La politica europea per le reti transeuropee (TENs) dei trasporti, energia e telecomunicazioni nasce nel 1993 sulla base del Titolo XVI, articoli 170.172, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. La rete TEN-T mira a creare uno spazio unico europeo dei trasporti basato su un'unica rete transeuropea completa, integrata e multimodale tra trasporto terrestre, marittimo e aereo, che comprenda e colleghi tutti gli stati membri dell'UE in maniera intermodale ed interoperabile.

La Rete TEN-T favorisce l'integrazione dei Paesi europei in vista di un mercato unico e sostiene una politica per la decarbonizzazione dei trasporti e un ruolo attivo dell'UE nella lotta globale ai cambiamenti climatici.

Il Regolamento UE 1315/2013 che ha definito la rete di trasporto trans-europea TEN-T, prevede la creazione di una rete articolata su due livelli per lo sviluppo della rete internazionale:

- la Comprehensive Network, ovvero una rete globale (da realizzarsi entro il 2050) che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni;
- la Core Network, ovvero una rete centrale a livello UE (da realizzarsi entro il 2030) che comprende le parti di rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. La sua realizzazione si basa su un "approccio per corridoi".

Figura 7 - Schema della Trans European Network Transport



La Core Network è la parte strategica della rete Comprehensive.

Alla Core Network è affidato il compito di collegare i 27 paesi dell'UE, costituendo il presupposto indispensabile per il raggiungimento dell'obiettivo del mercato unico. I nodi della Core Network sono stati definiti secondo un metodo trasparente e pubblico che tiene conto di criteri oggettivi di tipo territoriale, demografico e trasportistico. Essa dovrà essere completata e resa pienamente interoperabile entro il 2030. A medio e lungo termine, il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria provocherà una crescita significativa dei volumi di trasporto ferroviario dei corridoi e, allo stesso tempo, un aumento della capacità mediante la costruzione di nuovi collegamenti e nuove infrastrutture oltre all'ammodernamento tecnologico delle linee esistenti. Ad oggi la priorità a livello europeo è quella di migliorare il grado di interoperabilità tra le reti transfrontaliere assicurando gli opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto e rimuovendo i colli di bottiglia esistenti in corrispondenza dei principali nodi urbani. È costituita da:

- agglomerati urbani a maggiore densità abitativa (nodi urbani);
- nodi intermodali (porti, aeroporti, terminali) di maggiore rilevanza;
- relative connessioni multimodali.

La Comprehensive Network, di livello strategico inferiore, è costituita da tutte quelle infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, volte a realizzare gli obiettivi di coesione territoriale e integra e interconnette la rete Core. Essa dovrà essere completata e resa pienamente interoperabile entro il 2050. È costituita da:

- rete stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale;
- centri intermodali

2.3 Interventi di restyling e adeguamento delle fermate e stazioni esistenti

Il Progetto prevede, oltre agli interventi di raddoppio ferroviario, interventi di restyling e adeguamento delle 8 stazioni e fermate esistenti sulla linea, con adeguamento del fabbricato viaggiatori e delle banchine, realizzazione di sottopassi per favorire la ricucitura urbana e adeguamento ai Criteri Ambientali Minimi delle aree di pertinenza, con particolare attenzione all'accessibilità delle persone con mobilità ridotta per quanto riguarda parcheggi e percorsi privi di ostacoli.

Inoltre, la soppressione di tutti i Passaggi a Livello esistenti viene realizzata anche attraverso interventi di nuove viabilità che, oltre a garantire un aumento della sicurezza stradale, consentono una maggiore ricucitura del territorio.

Figura 8 - Esempio di restyling di una stazione ferroviaria (sezione)

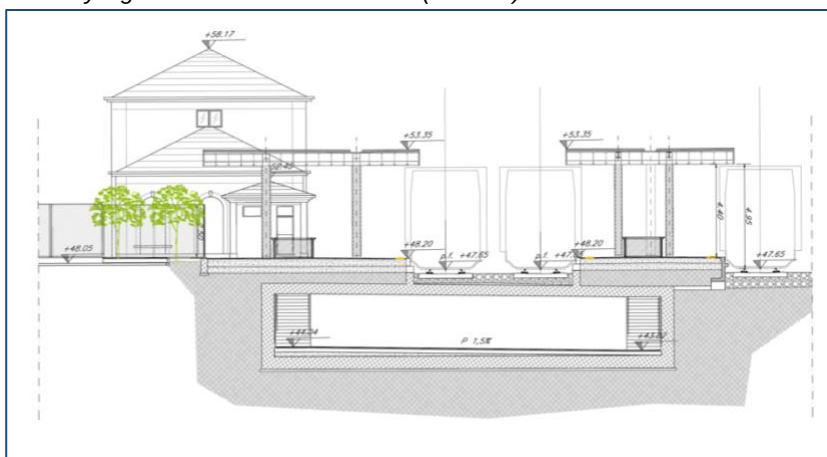
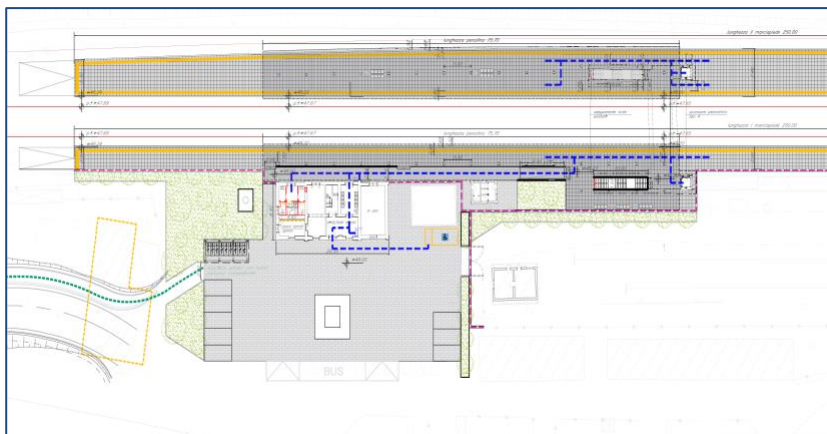


Figura 9 - Esempio di restyling di una stazione ferroviaria (planimetria)



3 IL DIBATTITO PUBBLICO

3.1 L'iter procedurale

Raddoppio tratta Codogno - Piadena											
Elementi procedimentali/fase	A	B	B1	B2	C	D	E	E1	F	G	H
Nome fase	Istanza di apertura	Verifica documentazione	Richiesta integrazione e documentazione	Richiesta pubblicazione sito internet	Nomina coordinatore DP	Documento di progetto del DP	Redazione dossier di progetto	Richiesta integrazione dossier di progetto	Svolgimento del DP	Relazione conclusiva del DP	Dossier conclusivo del DP
Scadenze		7 gg da ricezione (A)	7 gg da richiesta integrazione	7 giorni da comunicazione (B)	90 giorni da comunicazione (B)	30 giorni dalla nomina (C)	90 giorni da comunicazione (B)	15 giorni da ricezione dossier di progetto (D)	Ultimo incontro di cui al doc (D), non oltre 4 mesi da (E), eventualmente estendibili a 6	30 giorni dalla fine di (F)	60 giorni dalla pubblicazione di (G)
Cronoprogramma Dibattito Pubblico	Ricezione istanza 28 giugno 2023	Dibattito avviato 5 luglio 2023	no	14 luglio 2023	27 ottobre 2023	10 novembre 2023	14 novembre 2023				
Soggetto titolare	RFI	Ufficio Presidenza CNDP	Ufficio Presidenza CNDP	Ente aggiudicatore/amministrazione aggiudicatrice per siti amministrazioni interessate; ufficio presidenza CNDP per sito CNDP	Ministero competente per materia su richiesta ente aggiudicatore/amministrazione aggiudicatrice	Coordinatore del dibattito pubblico	Ente aggiudicatore/amministrazione aggiudicatrice	Coordinatore del dibattito pubblico	Coordinatore del dibattito pubblico	Coordinatore del dibattito pubblico	Ente aggiudicatore/amministrazione aggiudicatrice

3.2 Il progetto del Dibattito Pubblico

Il DP si è articolato nelle seguenti fasi:

Tab. 1 - Fasi in cui si è articolato il DP

FASI DEL DIBATTITO PUBBLICO	
10 novembre 2023	Pubblicazione del dossier di progetto e presentazione del Coordinatore agli enti locali coinvolti nel raddoppio ferroviario
11 novembre – 7 dicembre	16 incontri di ascolto e ingaggio preliminare di stakeholder pubblici e privati
11 dicembre	Incontro plenario di avvio del DP
12 dicembre – 21 dicembre	5 tavoli tecnici con Amministrazioni Locali e Associazioni di categoria degli agricoltori
10 gennaio – 6 febbraio	9 incontri itineranti nel territorio
10 gennaio – 6 febbraio	12 Sopralluoghi tecnici e incontri di approfondimento con stakeholder
6 marzo	Conclusione del Dibattito Pubblico

3.3 L'ascolto preliminare e l'ingaggio

Dopo la pubblicazione del dossier di progetto, avvenuta il 10 novembre 2023, sono stati organizzati i seguenti incontri preliminari online tra il Coordinatore del DP e le seguenti amministrazioni comunali e stakeholder:

Tab. 2 - Incontri online di ascolto e ingaggio preliminari all'avvio del DP

INCONTRI DI ASCOLTO E INGAGGIO	
1.	17 novembre 2023 incontro con il Comune di San Fiorano;
2.	17 novembre 2023 incontro con il Comune di Malagnino;
3.	18 novembre 2023 incontro con il Comune di Piadena;
4.	18 novembre 2023 incontro con il Comune di Acquanegra;
5.	20 novembre 2023 incontro con il Comune di Cremona;
6.	20 novembre 2023 incontro con il Comune di Codogno;
7.	20 novembre 2023 incontro con il Comune di Pizzighettone;
8.	21 novembre 2023 incontro con il Comune di Pieve San Giacomo;
9.	21 novembre 2023 incontro con il Comune di Torre de' Picenardi;
10.	27 novembre 2023 incontro con il Comune di Vescovato;
11.	28 novembre 2023 incontro con COLDIRETTI;
12.	28 novembre 2023 incontro con il Comune di Cappella de' Picenardi;
13.	29 novembre 2023 Il incontro con il Comune di Codogno;
14.	4 dicembre 2023 incontro con Libera Associazione Agricoltori;
15.	4 dicembre 2023 incontro con Comune di Grumello Cremonese ed Uniti;
16.	7 dicembre 2023 incontro con CONFESERCENTI Cremona.

L'obiettivo principale della fase. Preliminare è stato quello di comporre il quadro di riferimento del conflict assesment rispetto alle tematiche e quindi poter definire con più dettaglio le modalità di svolgimento del DP.

3.4 Avvio del Dibattito Pubblico

Tutti gli incontri del DP sono stati realizzati in modalità ibrida e cioè con l'integrazione nei momenti di confronto, discussione e analisi, di partecipanti o tecnici collegati online in remoto. L'avvio del DP si è tenuto nel corso dell'incontro plenario dell'11 dicembre 2023, tenutosi presso la Camera di Commercio di Cremona, nel corso del quale è stata illustrata l'opera, il percorso di DP, gli obiettivi e le regole, i temi emersi nella fase preliminare, e ascoltati stakeholder pubblici e privati.

3.5 I tavoli tecnici di approfondimento con le Amministrazioni

A seguito dell'incontro di avvio sono stati organizzati tavoli di approfondimento online con le amministrazioni comunali e con stakeholder rilevanti il:

Tab. 3 - Incontri tecnici di approfondimento con Amministrazioni Locali

INCONTRI DI APPROFONDIMENTO CON AA.PP.	
1.	12 dicembre 2023 con Amministrazione Comunale di Pizzighettone, tecnici RFI e ITALFERR;
2.	13 dicembre 2023 con Amministrazioni Comunali di Acquanegra, Sesto ed Uniti, Cremona, Malagnino, tecnici RFI e ITALFERR
3.	14 dicembre 2023 con Amministrazioni Comunali di Pieve San Giacomo, Vescovato, Cappella de' Picenardi, Torre de' Picenardi, Piadena Drizzona, tecnici RFI e ITALFERR
4.	18 dicembre 2023 con Organizzazioni Professionali Agricoltori, tecnici RFI e ITALFERR;
5.	19 dicembre 2023 con Amministrazioni Comunali di Codogno, San Fiorano, Maleo, Grumello ed Uniti, tecnici RFI e ITALFERR

3.6 Gli incontri itineranti

A seguire nel mese di gennaio, si sono svolti gli incontri pubblici itineranti previsti dal DP, svolti tutti in modalità ibrida presenza/online, come da seguente elenco:

INCONTRI ITINERANTI	TEMI RILEVANTI	N. PART.	IMMAGINE
Codogno 10 gennaio 2024	Cantieri temporanei, ricucitura territorio, nuova viabilità, impatto sociale	54	
Pizzighettone 12 gennaio 2024	Interferenze con ambiente urbano, vibrazioni, impatto nuova viabilità, alternative progettuali, franco idraulico, vincoli aree demaniali, barriere	103	
Acquanegra 16 gennaio 2024	Interferenze con aziende agricole, compensazioni, espropri, interferenze con aziende	49	
Malagnino 18 gennaio 2024	Consumo suolo agricolo, occupazione temporanea di aree, interferenze con coltivazioni biologiche, viabilità alternativa, impatto paesaggistico	52	
Cappella de' Picenardi 23 gennaio 2024	Consumo suolo agricolo, realizzazione del Lotto 2 in stretto affiancamento o in variante, ricucitura territorio, nuova viabilità, interferenza con aziende agricole, impatto paesaggistico, relazioni con autostrada Mn-Cr	128	



Piadena 25 gennaio 2024	Consumo suolo agricolo, nuova viabilità, interferenze con attività agricole, relazione con autostrada Mn-Cr, impatto paesaggistico nuova viabilità	42	
Maleo 31 gennaio 2024	Nuova viabilità, impatto paesaggistico	28	
Villaggio Pirelli 31 gennaio 2024	Interferenze con ambiente urbano, vibrazioni, impatto nuova viabilità, alternative progettuali, franco idraulico, vincoli aree demaniali, barriere	33	
Roggione 6 febbraio 2024	Interferenze con ambiente urbano, vibrazioni, impatto nuova viabilità, alternative progettuali, franco idraulico, vincoli aree demaniali, barriere	66	
Comune di Cremona e CdQ 6 febbraio 2024	Cantieri temporanei, impatto paesaggistico, impatto su biodiversità, sperimentazione per mitigazione impatto paesaggistico	8	

3.7 I sopralluoghi tecnici sul territorio

Inoltre sono stati organizzati sopralluoghi territoriali in aree particolarmente critiche con Amministrazioni Comunali e presso aziende interferite dall'opera.

Tab. 4 – Sopralluoghi sul territorio o presso aziende interferite

SOPRALLUOGHI E INCONTRI	
1.	16 gennaio 2024 a San Fiorano, con l'Amministrazione Comunale e i tecnici RFI e ITALFERR
2.	16 gennaio 2024 a Maleo, con l'Amministrazione Comunale e i tecnici RFI e ITALFERR
3.	17 gennaio 2024 incontro online con azienda Carlo Colombo di Pizzighettone e con l'Amministrazione Comunale e i tecnici RFI e ITALFERR
4.	23 gennaio 2024 ad Acquanegra, con l'Amministrazione Comunale e i tecnici RFI e ITALFERR;
5.	23 gennaio 2024 ad Acquanegra, con l'Amministrazione Comunale e i tecnici RFI e ITALFERR con l'azienda Lucini – Paioni
6.	23 gennaio 2024 ad Acquanegra incontro con Azienda Veronesi con l'Amministrazione Comunale e i tecnici RFI e ITALFERR;
7.	25 gennaio 2024 sopralluogo a Vescovato presso azienda agricola Comune di Vescovato con l'Amministrazione Comunale e i tecnici RFI e ITALFERR, e i tecnici delle organizzazioni professionali degli Agricoltori;
8.	25 gennaio 2024 a Pieve San Giacomo incontro con l'Amministrazione Comunale e i tecnici RFI e ITALFERR
9.	25 gennaio 2024 a Cappella de' Picenardi incontro con Azienda Agricola Feroldi e i tecnici RFI e ITALFERR
10.	29 gennaio 2024 incontro online con Aziende Agricole del territorio di Torre de' Picenardi, con l'Amministrazione Comunale e i tecnici RFI e ITALFERR
11.	5 febbraio 2024 incontro online con Amministrazione Comunale Cappella de' Picenardi, e i tecnici RFI e ITALFERR
12.	5 febbraio 2024, incontro online con Azienda Agricola Bandera e i tecnici RFI e ITALFERR



3.8 La comunicazione e le uscite media

Come definito in fase di impostazione, un ruolo fondamentale per la comunicazione di tutte le fasi del DP, è stato svolto dalla Amministrazioni Comunali coinvolte nel progetto. Si è trattato di una scelta strategica per dare maggior forza alla comunicazione, renderla più vicina ai territori e alle comunità e anche per accreditare il ruolo di rilievo, di interlocuzione e di mediazione, raccolta e sintesi delle tematiche che si immaginava ed è stato svolto dalle Amministrazioni locali.

3.8.1 Il sito web

Il sito web di progetto www.dpcodognopiadena.it è stato immaginato come l'infrastruttura informativa di riferimento del DP. Nelle pagine del sito sono state illustrate le informazioni generali sull'intervento di raddoppio ferroviario ed è stato caricato il dossier di progetto.

Le sue pagine sono state aggiornate per riportare gli orari e le sedi di tutti gli appuntamenti previsti, per raccogliere tutti i contributi (118) proposti dai partecipanti e per raccogliere le [registrazioni](#)

[video](#) dell'incontro plenario e dei 7 incontri itineranti. Nel corso del DP sono stati oltre 16 mila le visualizzazioni, con 3600 utenti unici.

3.8.2 La conferenza stampa d'avvio

Il 5 dicembre 2023 è stata organizzata a Milano la conferenza stampa di presentazione del DP, cui hanno partecipato fra gli altri, la Commissaria dell'Opera Chiara De Gregorio, Franco Lucente Assessore Regionale a Trasporti e Mobilità Sostenibile della regione Lombardia, Paolo Mirko Signoroni Presidente della Provincia di Cremona. In quell'occasione sono stati presentati l'inquadramento generale dell'opera, l'interesse strategico, i tempi di realizzazione, le opere d'arte principali che saranno realizzate, le ipotesi per i servizi sostitutivi che saranno messi in campo nel momento in cui ci sarà l'interruzione d'esercizio. e il progetto di DP.

Le principali uscite media a seguito della conferenza stampa sono riportate qui di seguito:

Tab. 5 - Principali uscite media conferenza stampa di presentazione DP

PRINCIPALI USCITE MEDIA	
1. TGR Lombardia	2. Il Giorno
3. Libero Quotidiano	4. Cremona Sera
5. Cremona Oggi	6. La Provincia Cremona
7. Mantova uno	8. Il Tirreno
9. Lombardia Notizie	10. Il Dubbio
11. La Nuova Ferrara	12. La Nuova Sardegna
13. La svolta	14. La Gazzetta del Mezzogiorno
15. TF news	16. Oglio Po News
17. Mobilità News	18. Gazzetta di Modena
19. La Sicilia	20. Olbia Notizie
21. Affari Italiani	22. Il Giornale d'Italia
23. Mi-Lorenteggio	24. Prima di tutto Mantova
25. Quindici News	

3.8.3 Il monitoraggio dei media durante il dibattito

Durante il DP e soprattutto in concomitanza con gli incontri territoriali, è continuato il monitoraggio media, che ha consentito di tenere fornire ulteriori elementi per aggiornare il conflict assessment e la sentiment analysis.

Tab. 6 - Altre uscite media durante il DP

ALTRE USCITE MEDIA DURANTE IL DP	
1. Cremona Oggi.it/2023/12/11/	2. La Provincia Cremona
3. Il Giorno	4. Il Cittadino
5. Cremona Oggi /2023/12/12/	6. Cremona Oggi /2024/01/11/
7. Cremona Oggi /2024/01/11/	8. Cremona Oggi /2024/01/12/
9. Cremona Oggi /2024/02/13/	10. Cremona Oggi /2024/01/11/
11. Cremona Oggi /2024/02/09/	12. Cremona Oggi /2024/02/10/
13. Cremona Uno (minuto 9:50)	

A tal fine è stato anche attivato un monitoraggio dei canali social, soprattutto quelle delle pubbliche amministrazioni, per evidenziare tematiche, criticità o altri elementi utili alla gestione del DP.

Come ci si poteva aspettare, le maggiori interazioni sui canali social si sono riscontrate nelle aree territoriali dove è stata più animata la discussione sugli interventi previsti dall'opera. In tal senso il tema dell'attraversamento dell'abitato di Pizzighettone, ha praticamente costituito l'80% delle interazioni registrate. La forte presenza dell'Amministrazione comunale con il proprio canale Facebook ha fatto da traino della maggior parte delle comunicazioni, con la presenza nelle discussioni – che si sono poi dilatate anche su altre piattaforme di condivisione social - di singoli cittadini, rappresentanti delle istituzioni, rappresentanti eletti sia di maggioranza sia di opposizione e anche di aziende.

Gli altri temi, a partire da quello del raddoppio in variante o in stretti affiancamento nel lotto 2, così come quelli legati al consumo di suolo agricolo, hanno di fatto costituito l'altro 20% delle interazioni registrate.

3.9 I partecipanti

Ai vari momenti del DP hanno partecipato ed hanno svolto un ruolo sostanziale:

- 563 cittadini e rappresentanti di comitati e associazioni
- 14 Amministrazioni Comunali (Codogno, Maleo, San Fiorano, Pizzighettone, Grumello Cremonese ed Uniti, Acquaneгра, Sesto ed Uniti, Cremona, Malagnino, Vescovato, Pieve San Giacomo, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Piadena-Drizzona)
- 1 Amministrazione Provinciale (Provincia di Cremona)
- Regione Lombardia
- 3 Consorzi Irrigui o di Bonifica
- 6 Associazioni di Categoria
- oltre 20 tra industrie di grandi dimensioni e aziende agricole

3.9.1 Il clima dei DP

Come sottolineato anche dai partecipanti al DP ai quali è stato somministrato il questionario messo a punto dalla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico (i cui risultati integrali sono riportati nel cap. 8), il clima degli incontri itineranti e di tutti i momenti di approfondimento, è stato positivo.

Il 39,6% degli intervistati ha dichiarato che il clima era discreto (lievemente teso/alcuni momenti di tensione), mentre il 60,4% ha dichiarato che il clima era molto buono. Alla domanda se gli organizzatori e i conduttori del DP svolgessero un ruolo di terzietà e neutralità, il 68,8% ha risposto Sì, il 12,5% No e il 18,8% ha risposto Non saprei.

Anche alla domanda se durante il DP il Coordinatore svolgesse un ruolo di imparzialità e di garanzia di inclusività, il 77,1% ha risposto Sì, il 6,3% ha risposto No, e il 16,7% non ha ritenuto di potersi esprimere. Ma il dato più significativo per restituire un'immagine del clima del DP è stata la risposta che è stata data dal 100% dei partecipanti alla domanda se sei sentisse libero di esprimere la propria opinione in ogni momento.



4 I CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI

Qui di seguito vengono riportati in tabella tutti i contributi pervenuti nell'ambito del DP con il numero cui si farà riferimento in tutta la presente relazione conclusiva. L'ordine seguito è quello cronologico dell'arrivo.

Tab. 7 - Elenco dei contributi inviati dai partecipanti e numero di riferimento

RIF.	SOGGETTO
1.	<u>Libera Associazione Agricoltori Cremonesi</u>
2.	<u>Comitati E Associazioni Ambientaliste Delle Province Di Cremona E Mantova</u>
3.	<u>Comune Pieve San Giacomo</u>
4.	<u>Paolo Capelli (1)</u>
5.	<u>Paolo Capelli (2)</u>
6.	<u>Paolo Capelli (3)</u>
7.	<u>Comitati E Associazioni Ambientaliste Delle Province Di Cremona E Mantova (2)</u>
8.	<u>Oratorio Di Pizzighettone (1)</u>
9.	<u>Oratorio Di Pizzighettone (2)</u>
10.	<u>Comune Di Cappella De' Picenardi</u>
11.	<u>Paolo Capelli (4)</u>
12.	<u>Stati Generali Clima Ambiente Salute Provincia Di Cremona</u>
13.	<u>Coldiretti</u>
14.	<u>Comuni Di Piadena, Torre De' Picenardi, Cappella De' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Cia, Coldiretti Cremona, Libera Ass.</u>
15.	<u>Claudia Doli</u>
16.	<u>Simone Ferretti</u>
17.	<u>Simone Ferretti (2)</u>
18.	<u>Ippolito Lombardo</u>
19.	<u>Comitato Di Quartiere 5 Di Cremona</u>
20.	<u>Gianpaolo Bertocchi</u>
21.	<u>Sergio Pastori</u>
22.	<u>Franco Villa</u>
23.	<u>Simone Ferretti (3)</u>
24.	<u>Paolo Capelli (5)</u>
25.	<u>Paolo Capelli (6)</u>
26.	<u>Aia Spa</u>
27.	<u>Michele Rubino</u>
28.	<u>Stati Generali Clima Ambiente Salute Provincia Di Cremona (2)</u>
29.	<u>Cci ColatacontinuaItalia Spa</u>
30.	<u>Francesco Fappanni</u>
31.	<u>Romano Bandera</u>
32.	<u>Giorgio Duchi</u>
33.	<u>Francesco Puerari</u>
34.	<u>Bella Capelli</u>
35.	<u>Francesco Puerari (2)</u>
36.	<u>Marco Buccelle'</u>
37.	<u>Gianfranco Tomaselli</u>
38.	<u>Comitato Di Quartiere San Biagio – Codogno</u>
39.	<u>Stati Generali Clima Ambiente E Salute Della Provincia Di Cremona (3)</u>
40.	<u>S.S. Garavelli Giuseppe E Luciano Societa' Agricola</u>
41.	<u>Carlo Griffini E Claudio Griffini</u>
42.	<u>Stefano Pasquali</u>
43.	<u>Consorzio Irrigazioni Cremonesi</u>
44.	<u>Giovanni Raineri</u>
45.	<u>Mattia Peschera</u>
46.	<u>Coldiretti Mi-Lo</u>
47.	<u>Gianpietro Lena</u>
48.	<u>Ferdinando Quinzani</u>
49.	<u>Stati Generali Clima Ambiente Salute Provincia Di Cremona (4)</u>
50.	<u>Francesco Puerari (3)</u>
51.	<u>Gianmarco Lucini Paioni</u>
52.	<u>Alessandra Lazzari (Soc. Agr. Cà De Alemanni)</u>
53.	<u>Paolo Capelli (7)</u>
54.	<u>Alberto Maestroni</u>
55.	<u>Michele Astourian</u>



56.	<u>Confagricoltura-Azienda Gorla</u>
57.	<u>Federazione Interprovinciale Coldiretti Mi Lo Mb –Confagricoltura Mi Lo Mb</u>
58.	<u>Francesco Bergamaschi</u>
59.	<u>Francesco Bergamaschi (2)</u>
60.	<u>Sergio Barili</u>
61.	<u>Comitato Di Quartiere 5 Di Cremona – Residenti Di Via Vecchia Dogana</u>
62.	<u>Manuela Bonardi</u>
63.	<u>Comune Di Acquanegra</u>
64.	<u>Riccardo Formis</u>
65.	<u>Comune Torre De' Picenardi</u>
66.	<u>Martina E Gian Pietro Feroldi</u>
67.	<u>Giovanni Anelli</u>
68.	<u>Paolo Capelli (8)</u>
69.	<u>Paolo Capelli (9)</u>
70.	<u>Martinorossi S.P.A.</u>
71.	<u>Stati Generali Clima Ambiente E Salute Della Provincia Di Cremona (5)</u>
72.	<u>Matteo Cotugno</u>
73.	<u>Mygarage</u>
74.	<u>Proloco Pizzighettone</u>
75.	<u>Comitato Pendolari In-Orario</u>
76.	<u>Regione Lombardia</u>
77.	<u>Comune Di Grumello Cremonese E Uniti</u>
78.	<u>Comitati Noautostrada Cr-Mn E Ti-Bre</u>
79.	<u>Emilietta Fappani</u>
80.	<u>Ferretti S., Bonardi, Cavalcanti, Capelli, Ottoboni, Valdameri, Bertuzzi, Ariberti, Ferretti M.</u>
81.	<u>Mazzotti Giancarlo E Mazzotti Nicola</u>
82.	<u>Marco Sbaruffati</u>
83.	<u>Paolo Di Francesco – La Buona Terra</u>
84.	<u>Azienda Agricola Magnani</u>
85.	<u>Comune Di Vescovato</u>
86.	<u>Giovanni Gabriele Zucca</u>
87.	<u>Florindo Berselli</u>
88.	<u>Filippo Geroli</u>
89.	<u>Comune Di Cremona</u>
90.	<u>Adelia Basini</u>
91.	<u>Claudio Mancini</u>
92.	<u>Adelia Basini (2)</u>
93.	<u>Stefano Fornasari</u>
94.	<u>Sergio Priori</u>
95.	<u>Francesco Lanzini</u>
96.	<u>Carlo Griffini E Claudio Griffini</u>
97.	<u>Marco Sbaruffati (2)</u>
98.	<u>Petizione Pubblica Pizzighettone</u>
99.	<u>Comitato Di Quartiere 3 Cremona</u>
100.	<u>Teresina Pierina Eliuti, Pierino Gorla, Rino Gorla</u>
101.	<u>Diego Orlando</u>
102.	<u>Comune Di Malagnino</u>
103.	<u>Simone Ferretti (4)</u>
104.	<u>Fabio Samarati</u>
105.	<u>Comune Di Pizzighettone</u>
106.	<u>Elcos Srl</u>
107.	<u>Comune Di Codogno</u>
108.	<u>Marco Buccelle', Paolo Capelli, Stefano Fornasari, Marco Sbaruffati, Roberto Valdameri</u>
109.	<u>Nicola Mazzotti (2)</u>
110.	<u>Guido Lucini Paioni (2)</u>
111.	<u>Aldo Brugnini, Eva-Maria Beck</u>
112.	<u>Luigi Cavalli</u>
113.	<u>Comune Di Pieve San Giacomo (2)</u>
114.	<u>Provincia Di Cremona</u>
115.	<u>Gennaro Auricchio S.P.A.</u>
116.	<u>Comune Di Cappella De' Picenardi (2)</u>
117.	<u>Comune Di Piadena Drizzona</u>
118.	<u>Consorzio Di Bonifica Dugali – Naviglio – Adda Serio ¹</u>

¹ Questo contributo è arrivato oltre il limite stabilito della chiusura del DP

5 QUADRO SINOTTICO

5.1 Criteri di ponderazione

I temi emersi dal DP, secondo le indicazioni contenute nella *Raccomandazione 3²* della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico, sono riportati in quadro sinottico complessivo, secondo un criterio di ponderazione (in questo caso definito dal Coordinatore del DP), seguendo una scala qualitativa riportata nella tabella seguente. Si mette in evidenza che tale ponderazione si basa perlopiù su una valutazione quantitativa, anche se tutti i temi e le osservazioni presentate, proprio perché generano impatti significativi sulla vita quotidiana delle comunità, sulle attività produttive agricole o industriali e sullo stato dei luoghi, necessitano tutte di essere analizzate con la massima attenzione.

Tabella 1 - Criteri di ponderazione utilizzati per la classificazione dei temi

CRUCIALE	Il tema è uno di quelli cruciali del DP, nel senso che tratta di questioni dirimenti portate all'attenzione dalle comunità o dagli stakeholder, o che possono avere un impatto sostanziale in sede di processo autorizzativo dell'opera
GRANDE ATTENZIONE	Il tema ha ricevuto una grande attenzione diffusa su entrambi i lotti, ed è stato portato all'attenzione sia da stakeholder pubblici sia privati
MEDIA ATTENZIONE	Il tema è stato oggetto di attenzione non diffusa su entrambi i lotti e portato all'attenzione da interessi puntuali
BASSA ATTENZIONE	Il tema è stato oggetto di attenzione in uno dei due lotti soltanto da singoli stakeholder o esperti

Il quadro sinottico è anche organizzato rispetto ad una valutazione soggettiva del Coordinatore, che riguarda le questioni e i temi che il DP è riuscito a trattare ed esaurire e a quelli che invece sono stati trattati ma non esauriti. L'accezione utilizzata dal Coordinatore per tema *trattato ed esaurito* è quella di un tema che ha visto numerose e ampie riflessioni, in ogni fase del DP, sia da parte dei partecipanti pubblici o privati, sia da parte di RFI e ITALFERR, e che sono ben netti i termini della questione.

² https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2022-03/Raccomandazione_N_3_Prot_963_del_23_03_2022.pdf

5.2 Temi CRUCIALI che il DP ha trattato ed esaurito

Paragrafo	Tema trattato	Descrizione sintetica	Riferimento contributo attori
	Realizzazione degli interventi del Lotto 2 in variante o in stretto affiancamento e quindi con mantenimento o in interruzione d'esercizio	Al fine di ridurre il consumo di suolo agricolo e di evitare la creazione di aree intercluse, la proposta è di realizzare le opere previste dal Lotto 2, non in variante e quindi con l'interruzione d'esercizio. Il tema è stato abbondantemente trattato ed esaurito nel corso di quasi tutti i momenti del DP, con interventi tecnici e specialistici, con approfondimenti e valutazioni complessive che hanno fatto sì che fosse assunto come tema prioritario da affrontare da RFI in fase di predisposizione delle deduzioni alla relazione conclusiva.	<u>13;</u> <u>14;</u> <u>39;</u> <u>41;</u> <u>42;</u> <u>45;</u> <u>47;</u> <u>49;</u> <u>52;</u> <u>65;</u> <u>71;</u> <u>78;</u> <u>85;</u> <u>114;</u>
	Attraversamento di Pizzighettone	L'attraversamento di Pizzighettone è stato evidenziato come particolarmente problematico per gli impatti generati in contesto urbano. Il tema è stato affrontato nel corso di un incontro itinerante a Pizzighettone, durante due approfondimenti presso l'abitato del Villaggio Pirelli e di Roggione. Si ritiene che sia stato affrontato con cura, mettendo in luce tutte le criticità evidenziate dalla comunità locale e dall'Amministrazione Comunale relativamente all'attraversamento del centro urbano. RFI ha fatto proprie le richieste dando pubbliche indicazioni sulle verifiche di fattibilità che verranno messe in atto per lo studio delle alternative possibili.	<u>15;</u> <u>16;</u> <u>20;</u> <u>23;</u> <u>25;</u> <u>36;</u> <u>55;</u> <u>60;</u> <u>62;</u> <u>67;</u> <u>74;</u> <u>80;</u> <u>82;</u> <u>86;</u> <u>88;</u> <u>91;</u> <u>93;</u> <u>95;</u> <u>97;</u> <u>98;</u> <u>100;</u> <u>101;</u> <u>103;</u> <u>105;</u> <u>108;</u> <u>114;</u>

5.3 Temi di GRANDE ATTENZIONE che il DP ha trattato ed esaurito

Paragrafo	Tema trattato	Descrizione sintetica	Riferimento contributo attori
	Consumo di suolo agricolo	Il tema del consumo di suolo agricolo è stato al centro del DP, in relazione alla realizzazione delle opere del Lotto 2 e in generali per la realizzazione delle opere nuova viabilità. Il tema è anche in stretta connessione con quello relativo alla costituzione di reliquati o aree scarsamente utilizzabili a seguito della costruzione delle nuove opere di viabilità alternative ai PL. Questo tema, strettamente è stato affrontato ed ampiamente esaurito in fase di DP.	<u>13;</u> <u>14;</u> <u>30;</u> <u>32;</u> <u>40;</u> <u>41;</u> <u>42;</u> <u>45;</u> <u>46;</u> <u>47;</u> <u>65;</u> <u>70;</u> <u>81;</u> <u>83;</u> <u>85;</u> <u>111;</u>
	Impatto paesaggistico della viabilità alternativa	In maniera trasversale a entrambi i lotti, durante ogni fase del DP è emerso il tema dell'impatto paesaggistico generato dalle opere di nuova viabilità realizzate in alternativa ai PL che verranno soppressi. RFI ha dato esaustive e puntuali spiegazioni sulle motivazioni che sono state assunte per la determinazione delle scelte progettuali, legate al rispetto della normativa vigente.	<u>1;</u> <u>11;</u> <u>14;</u> <u>36;</u> <u>45;</u> <u>47;</u> <u>50;</u> <u>70;</u> <u>74;</u> <u>79;</u> <u>85;</u> <u>99;</u> <u>102;</u> <u>109;</u> <u>111;</u>
	Impatto sulla viabilità locale	La nuova viabilità, prevista in alternativa alla soppressione dei passaggi a livello, potrebbe non essere in grado di garantire gli stessi tempi di percorrenza della viabilità precedente, generare disagi e impatti anche sociali sul territorio. RFI, anche grazie ai sopralluoghi tecnici realizzati in loco, ha assunto l'impegno di verificare puntualmente ogni criticità messa in luce.	<u>1;</u> <u>3;</u> <u>11;</u> <u>16;</u> <u>38;</u> <u>112;</u> <u>114;</u>



Interferenze con attività produttive	Si tratta di un tema di particolare rilievo che riguarda le interferenze generate sulle attività produttive, soprattutto di grandi aziende, che sono state affrontate da RFI in specifici tavoli tecnici.	<u>26; 29; 70;</u> <u>104; 106;</u> <u>115;</u>
Impatto delle vibrazioni e dell'inquinamento acustico in ambito urbano e ambito agricolo	Il tema riguarda l'impatto che le vibrazioni e l'inquinamento acustico avranno sugli edifici costruiti nelle immediate vicinanze dei nuovi binari, generati dall'aumento del traffico passeggeri e soprattutto merci. RFI ha illustrato le metodologie di monitoraggio utilizzate per le rilevazioni prima della realizzazione dell'opera, quelle che verranno realizzate durante gli interventi e quelle previste con la nuova linea in esercizio.	<u>27; 9; 5; 38;</u> <u>53; 58; 64;</u> <u>68; 5; 21;</u> <u>27; 72;</u>
Impatto su operatività delle aziende agricole	La soppressione dei PL e la realizzazione della viabilità alternativa creano interferenze significative con l'attività agricole, dovute all'aumento dei costi e dei tempi di spostamento da un fondo all'altro. Per alcune situazioni puntuali evidenziate anche nel corso di sopralluoghi e di incontri tecnici di approfondimento, ha già assicurato la risoluzione di alcune situazioni, assumendo l'impegno di verificare la fattibilità di altre soluzioni proposte.	<u>1; 13; 14;</u> <u>22; 30; 31;</u> <u>32; 37; 40;</u> <u>41; 42; 45;</u> <u>46; 47; 50;</u> <u>51; 56; 57;</u> <u>63; 65; 66;</u> <u>77; 79; 84;</u> <u>85; 90; 96;</u> <u>100; 102;</u> <u>109; 110;</u>
Impatto sui fondi agricoli	La costituzione di aree intercluse e reliquati dovuta alla realizzazione della viabilità alternativa, riduce il valore fondiario delle aziende. Si tratta di un tema strettamente connesso alla realizzazione delle opere di nuova viabilità alternativa ai PL soppressi, che è stato portato con forza all'attenzione del DP dalle Associazioni di Categoria degli agricoltori, dalle stesse aziende agricole, dalle Amministrazioni Comunali di entrambi i lotti. RFI, nel corso di sopralluoghi tecnici e incontri di approfondimento ha preso atto degli specifici punti di attenzione che verranno approfonditi e risolti, per quanto possibile, nei successivi livelli progettuali.	<u>1; 13; 30;</u> <u>33; 66; 79;</u> <u>85;</u>
Relazione dell'opera con autostrada Cremona - Mantova	La relazione con l'Autostrada CR-MN viene vista come problematica, in relazione agli effettivi tempi di realizzazione, alla necessità per RFI di prevedere interventi di nuova viabilità ancora più impegnativi laddove vi siano interferenze, al fatto che alcuni territori interessati sia dal raddoppio sia dall'autostrada, saranno particolarmente impattati dal punto di vista paesaggistico e di gestione del suolo agricolo. RFI ha illustrato più volte nel corso degli incontri del DP e anche in alcuni di approfondimento specifico (per esempio quello con gli Stati Generali Clima Ambiente e Salute) come la questione e la previsione di realizzazione dell'autostrada, faccia parte dell'accordo di programma per la realizzazione del raddoppio ferroviario siglato con Regione Lombardia e come questo aspetto, seppur parzialmente problematico, non sia affrontabile in sede di DP e comunque non dipenda da RFI. RFI si è comunque resa disponibile per affrontare la tematica di interesse con Regione Lombardia.	<u>1; 2; 39;</u> <u>40; 49;</u>
Ricucitura dei territori impattati da viabilità alternativa	Importanza e attenzione a non generare, con la nuova viabilità prevista in alternativa ai PL soppressi, nuove cesure/barriere fisiche tra i territori/frazioni. Necessità di interventi di ricucitura, come sottopassi e percorsi pedonali e ciclabili. Si tratta di un tema trasversale portato all'attenzione soprattutto dalle Amministrazioni Comunali. RFI ha assunto il tema, proponendo già soluzioni puntuali in alcuni contesti e riservandosi approfondimenti sulla fattibilità degli interventi richiesti.	<u>10; 14; 16;</u> <u>17; 65; 78;</u> <u>94; 107;</u> <u>113; 117;</u>
Impatto su reticolo idraulico	L'impatto sul tessuto irriguo e sulle opere realizzate e gestite da singoli operatori o dai consorzi è stato portato all'attenzione da enti pubblici, aziende agricole, associazioni di categoria e consorzi. Nel corso di sopralluoghi sono emerse alcune carenze informative sul PFTE insite però proprio nel livello di progettazione	<u>13; 14; 30;</u> <u>32; 33; 40;</u> <u>41; 42; 43;</u> <u>44; 45; 46;</u> <u>47; 48; 50;</u> <u>54; 64; 81;</u>

		assolutamente preliminare. RFI conosce molto bene il tema e ha dato rassicurazioni sul mantenimento della funzionalità, sia in fase di realizzazione dell'opera che a regime.	<u>85; 92; 112; 118;</u>
--	--	---	--------------------------

5.4 Temi di MEDIA ATTENZIONE che il DP ha trattato ed esaurito

Paragrafo	Tema trattato	Descrizione sintetica	Riferimento contributo attori
	Tempi di realizzazione dell'opera	I tempi di realizzazione dell'opera nei Lotti 1 e 2, appaiono troppo lunghi, anche in relazione a quelli necessari per la realizzazione degli interventi previsti dal Lotto 3.	<u>6; 39; 49; 71; 89;</u>
	Impatto su coltivazioni biologiche	Sulle aziende certificate biologiche l'impatto dell'opera è più pesante rispetto a quello generato su aziende agricole tradizionali.	<u>50; 52; 83;</u>
	Compensazioni e indennizzi e riduzione dei valori fondiari	Il tema riguarda le opere di compensazione richieste dalle Amministrazioni locali che subiscono impatti significativi dalla realizzazione del raddoppio e quello degli indennizzi ai soggetti privati	<u>10; 40; 63; 102; 107; 116; 117; 13; 36; 81; 84; 101;</u>
	Impatto inquinamento elettromagnetico	Sollevato in varie occasioni soprattutto, è stato affrontato in incontri specifici. Gli interventi per cui è stato evidenziato l'impatto in parola, seppur connessi alla realizzazione del raddoppio, verranno realizzati da un soggetto diverso da RFI (Terna) nel rispetto della normativa di settore.	<u>28; 39; 49;</u>
	Criteri idrogeologici e revisione franco idraulico	Molti soggetti pubblici e privati hanno rilevato l'adozione di criteri estremamente prudenziali per il calcolo del franco idraulico, che impone limiti sostanziali alla realizzazione di opere di viabilità che mitigherebbero gli impatti della nuova viabilità. Ciò impatta sulla possibilità di realizzare alcuni sottopassi e impone l'adozione di interventi in alcuni casi più invasivi, RFI ha illustrato che questo non dipende dalle sue valutazioni ma dalle norme di legge che, stante la situazione attuale, non sono eludibili.	<u>59; 69;</u>
	Carenze della documentazione	Il tema riguarda la mancanza di dettagli nella descrizione degli interventi che spesso è stata evidenziata sia da soggetti pubblici sia da soggetti privati. In alcuni casi, per esempio riguardo alla realizzazione di opere di viabilità alternativa ai PL in prossimità dell'abitato, è stata rilevata la mancanza di sezioni che illustrassero meglio gli impatti visivi. RFI ha evidenziato che il dettaglio è coerente con il livello progettuale del PFTE. Gli approfondimenti richiesti verranno predisposti nell'ambito dei successivi livelli progettuali	<u>77;</u>

5.5 Temi di BASSA ATTENZIONE che il DP ha trattato ed esaurito

Paragrafo	Tema trattato	Descrizione sintetica	Riferimento contributo attori
	Occupazioni temporanee ed espropri	In alcune occasioni è stato evidenziato come l'occupazione temporanea di alcune aree andasse a interferire con attività produttive o edifici di pubblica utilità.	<u>48; 73; 87; 104;</u>

Oneri di manutenzione delle opere della nuova viabilità	Si tratta di un tema evidenziato dalle amministrazioni locali, circa la futura manutenzione delle opere che verranno realizzate. RFI ha dato indicazioni precise sulla normativa di riferimento per quanto riguarda la manutenzione delle opere.	<u>65; 94; 114;</u>
Tempi di percorrenza per i pendolari	Il tema riguarda la valutazione sui tempi di percorrenza in relazione al mantenimento o meno dell'esercizio, con particolare riferimento al Lotto 2. Inoltre in alcune occasioni è emerso la richiesta di conoscere puntualmente i servizi sostitutivi previsti nelle interruzioni di esercizio del servizio ferroviario. Connesso a questo tema vi è quello dell'eventuale realizzazione delle opere del Lotto 2 in stretto affiancamento e quindi con interruzione d'esercizio. RFI ha illustrato le modalità generali di impostazione dei servizi sostitutivi, specificando che le modalità attuative verranno definite in fase di progettazione del servizio, e che comunque si farà tesoro dell'esperienza fatta nel Lotto 3 che ha visto il coordinamento della competente Prefettura di Mantova.	<u>71; 89;</u>

5.6 Temi che il DP ha trattato ma non esaurito

Paragrafo	Tema trattato	Descrizione sintetica	Riferimento contributo attori
	Cantieri nei centri urbani	Maggiore esplicitazione di quelli che saranno gli impatti derivanti dall'attività di cantiere e adozione di opportune modalità di concertazione (anche sulla base di esperienze positive già realizzate con RFI) con amministrazioni locali e rappresentanti dei cittadini per la mitigazione degli impatti.	<u>9; 16; 19; 89;</u>
	Impatti generati dal traffico veicolare negli anni in cui ci sarà l'interruzione d'esercizio	Il tema riguarda le valutazioni legate all'incremento del traffico veicolare sulla viabilità locale, dovuto all'interruzione d'esercizio. Su questo aspetto sono state evidenziate carenze analitiche per poter fare valutazioni più approfondite.	<u>18; 38; 77;</u>
	Rete ecologica e corridoi ecologici	Il tema riguarda l'attenzione a mantenere tali infrastrutture naturali a garanzia della biodiversità e dell'ecosistema. In particolare il Comune di Cremona ha sollevato il tema. RFI ha illustrato le azioni che sono state messe in campo per la valutazione degli impatti sulla biodiversità.	<u>89;</u>
	Monitoraggio partecipato	Nel corso di alcuni momenti del DP è emersa la proposta di rendere consultabili e condivisi i dati relativi alle azioni di monitoraggio descritte da RFI che verranno messe in atto nel momento in cui ci sarà l'esercizio ferroviario.	
	Analisi costi/benefici	Necessità di dati integrativi per poter fare valutazioni più articolate sulla parte che riguarda lo Studio di trasporto e l'analisi costi benefici	<u>12;</u>

6 I TEMI EMERSI

6.1 Temi CRUCIALI

6.1.1 Realizzazione degli interventi del Lotto 2 in stretto affiancamento

Uno dei temi trattati in entrambi i lotti, ma con maggior intensità nel Lotto 2 è quello relativo al consumo di suolo agricolo, necessario alla realizzazione dell'opera. La previsione del PFTE è di realizzare con modalità diverse l'intervento:

- nel Lotto 1 (22 km ca. di lunghezza), la tratta che va da Codogno a Cavatigozzi si prevede la realizzazione in stretto affiancamento da eseguirsi con interruzione prolungata di esercizio;
- nel Lotto 2 (28 km ca. di lunghezza), la tratta che va da Cremona a Piadena, si prevede il raddoppio con tratti in variante tramite la realizzazione di un nuovo binario, da eseguirsi in continuità di esercizio ferroviario, con una nuova sede costruita a ca. 20 metri dall'attuale sedime della tratta, che a fine intervento verrà dismesso e bonificato.

Proprio su questo aspetto si sono concentrate le osservazioni delle Amministrazioni Comunali del Lotto 2 (Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino) del Consorzio Irrigazioni Cremonesi, del Consorzio di Bonifica Dunas, del Consorzio Agrario di Cremona, di CIA – Agricoltori Italiani, di Coldiretti Cremona, di Libera Associazione Agricoltori Cremonesi, che in un documento congiunto³ evidenziano una serie di criticità, fra le quali:

1. **“l'impatto sui consumi di suolo:** aumento perdita di superficie agricola fertile in contrasto alla normativa regionale (legge regionale n.31 del 28/11/2014) riguardante il consumo di suolo risorsa fondamentale e non rinnovabile. La regione Lombardia, definita la meno virtuosa in fatto di consumo di suolo, ha riconosciuto da tempo la necessità di sviluppare politiche ambiziose per il suolo, affermandone il ruolo essenziale per la resilienza del sistema regionale e per la fornitura di numerosi servizi ecosistemici quali la produzione di derrate alimentari, lo stoccaggio di carbonio e la regolazione del ciclo idrologico. A tal riguardo riteniamo che non sia razionalmente percorribile l'ipotesi di un recupero di suolo mediante l'eventuale restituzione/retrocessione dell'area di sedime della attuale linea ferroviaria in quanto le ben prevedibili difficoltà tecniche ed i relativi costi dello smantellamento, le incertezze sulla qualità agronomica e chimica del terreno restituito e, soprattutto, i vincoli imposti dalla progettata autostrada Cremona-Mantova, renderebbero priva di significato questa proposta nei termini di mitigazione del consumo di suolo;
2. **impatto sull' ambiente e il paesaggio:** la prospettata tipologia di soluzione progettuale presenta un effetto devastante sull'ambiente e il paesaggio. Oltre al maggiore impatto legato alle opere di natura prettamente ferroviaria, ricordiamo che i nuovi manufatti stradali realizzati in sopraelevazione avranno un impatto visivo ancora più devastante in quanto implementati per tenere conto dell'aumentata distanza tra il nuovo doppio binario e il percorso autostradale Cremona-Mantova precedentemente progettato. L'attuale paesaggio cremonese è il risultato di processi storici di relazione fra le strutture sociali e le risorse del territorio. Queste relazioni hanno generato una specificità culturale e paesaggistica della nostra Provincia a cui fanno riferimento numerose filiere produttive la cui rilevanza socio

³ Contributo al Dibattito dei Comuni Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino) del Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Del Consorzio di Bonifica Dunas, del Consorzio Agrario di Cremona, di CIA – Agricoltori Italiani, di Coldiretti Cremona, di Libera Associazione Agricoltori Cremonesi

economica è fondamentale. Non è assolutamente possibile non tenerne nella dovuta considerazione per tutti gli aspetti socio- economici coinvolti;

3. **impatto sociale:** opere così impattanti (es. cavalcavia di attraversamento) rischiano di avere importanti riflessi sociali andando a minare la coesione delle comunità e limitando soprattutto la mobilità delle persone (in particolare degli anziani e dei soggetti più fragili) anche in riferimento alla accessibilità e fruizione di servizi fondamentali;
4. **impatto sui costi dell'opera:** in particolare con riferimento all'aumento dei costi relativi alle indennità di esproprio e ai maggiori impatti economici delle opere stradali complementari;
5. **impatto sulla idrologia dei suoli:** si segnala la notevole interferenza con la rete idraulica di drenaggio e irrigazione, fondamentali per la produzione agricola e per la tutela dai danni derivanti dal dissesto idrogeologico che negli ultimi anni ha visto coinvolti diversi territori della pianura padana, erroneamente ritenuti a scarso rischio. I problemi di regimazione idraulica in caso di precipitazioni abbondanti e concentrate non hanno solo ripercussioni di carattere agronomico ma possono causare anche notevoli danni economici e problematiche di carattere igienico sanitario in prossimità delle aree abitate;
6. **impatto sulle imprese agricole:** le imprese agricole, divenute ormai il perno funzionale delle diverse filiere di sostegno del comparto agroalimentare di valenza nazionale e internazionale, svolgono un ruolo fondamentale per la sostenibilità del territorio in termini economici, sociali e ambientali. La soluzione in variante prospettata presenta maggiori danni economici per le attività agricole in termini di perdita di terreno coltivabile, aumento superfici reliquate e improduttive, aumento dei costi di produzione, incremento dei vincoli e limitazioni a futuri sviluppi, riduzione del valore dei fondi e della redditività aziendale. E' chiaro che questo genererà maggiori costi relativi alle indennità di esproprio e inoltre, visto l'entità e l'incremento dei danni, si creeranno i presupposti per numerosi contenziosi legali.”

Fra le richieste sostenute con maggior forza c'è sicuramente quella di non realizzare l'opera in variante ma in stretto affiancamento, e quindi procedendo con l'interruzione d'esercizio. Una posizione, questa, che è stata oggetto di riflessioni durante gli incontri del DP in particolare riguardo a:

- la condizione di prolungata interruzione d'esercizio che in questo caso si verrebbe a determinare in relazione all'attuale interruzione d'esercizio nel Lotto 3 e al prolungamento di tale condizione nel momento in cui si avvieranno i lavori del Lotto 2;
- i diversi punti di vista espressi da coloro che privilegiano il servizio ferroviario e coloro che, come Stati Generali Clima Ambiente e Salute della Provincia di Cremona⁴, pur ribadendo la necessità di evitare il consumo di suolo agrario e quindi di costruire la nuova linea in stretto affiancamento, chiedono il mantenimento dell'esercizio su questa tratta, mentre tale possibilità (il mantenimento d'esercizio mentre si costruisce la nuova linea sul sedime attuale) è stata evidenziata come critica per ragioni tecniche da RFI/ITALFERR.

Il DP in questa occasione, ha manifestato le sue potenzialità come luogo del dibattito e dell'esplicitazione delle posizioni e soprattutto come contesto dove svolgere approfondite riflessioni, capaci di contemperare tutte le esigenze.

6.1.2 L'attraversamento del centro urbano di Pizzighettone

L'attraversamento del centro urbano di Pizzighettone e gli impatti che verrebbero generati dal raddoppio ferroviario sono stati al centro dell'incontro itinerante che si è tenuto in quel comune e dei

⁴ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/01/Contributo_Stati_Generali_Clima_Ambiente_Salute_4.pdf

due incontri di approfondimento che si sono tenuti con le comunità locali nella Frazione di Roggione e al Villaggio Pirelli. Il tema è stato anche oggetto di una petizione popolare che ha raccolto, al momento della consegna della documentazione al Coordinatore del DP, 938 firme e ancora di più nella sua versione web.

I temi affrontati nel DP vanno da quello delle vibrazioni dovute all'incremento del traffico ferroviario passeggeri e merci, all'impatto delle opere della viabilità alternativa nel tessuto urbano, dalle cesure anche sociali che si verrebbero a creare, alla perdita di valore fondiario degli immobili situati nei pressi della linea ferroviaria, fino ad arrivare al tracciato.

Nelle previsioni del PFTE la posizione del tracciato era stata perlopiù determinata dalla realizzazione dell'opera di scavalco in viadotto del Fiume Adda che era stato valutato di realizzare sull'impronta planimetrica del ponte esistente (da demolire).

Durante gli incontri è emersa da parte della comunità di Pizzighettone e dalla stessa Amministrazione comunale una proposta di tracciato diversa da quella prevista dal PFTE, che non andrebbe a passare per il centro di Pizzighettone ma correrebbe parallela alla SP 234 per poi deviare su Maleo. RFI ha più volte ribadito le ragioni delle scelte progettuali adottate, che per esempio privilegiano il mantenimento delle stazioni ferroviarie nella stessa posizione, senza dover realizzare manufatti nuovi, e che in questo caso si tratterebbe di un cambio urbanistico significativo, spostandole al di fuori del centro abitato. Ciò posto verranno comunque condotti gli approfondimenti del caso per valutare, d'intesa con gli enti territoriali, soluzioni alternative. Come ha anche fornito indicazioni puntuali su tutti i temi sollevati – sistemi di mitigazione degli impatti, barriere anti rumore, barriere visive, ecc. - e mettendo in evidenza come il nuovo tracciato sarà costruito ex novo, su un sedime diverso da quello attuale, realizzato per esempio, laddove ve ne sia la necessità, con specifiche tecnologie per ridurre le vibrazioni.

6.1.2.1 La petizione degli abitanti

Il merito del DP a Pizzighettone è stato quello di far emergere i diversi punti di vista e le criticità percepite dalla comunità locale. Gli incontri molto partecipati che si sono svolti lì (110 partecipanti al primo incontro, 40 al secondo nella frazione del Villaggio Pirelli e oltre 80 a Roggione) hanno contribuito a delineare un quadro di proposte condivise dagli abitanti e anche dall'Amministrazione Comunale che, oltre ad essere stato rappresentato nel documento ufficiale del Comune⁵, è stato oggetto di una petizione sottoscritta, al momento della presentazione in seno al DP, da 938 cittadini. Nella petizione si chiede fra l'altro:

- che il tracciato venga realizzato, al di fuori delle zone residenziali evitando così, all'interno del centro abitato, le criticità sopra esposte e l'impatto paesaggistico legato alla costruzione delle nuove viabilità ipotizzate ritenuto poco compatibile con la vocazione turistica del paese insignito anche della Bandiera Arancione del Touring Club Italiano, andando ad affiancare SP234 con la realizzazione di una nuova stazione e un piazzale di sosta con un numero di stalli adeguati al traffico pendolare futuro previsto;

o in alternativa chiedono

- che venga rivisto il vincolo di tutela posto dalla Soprintendenza sull'area demaniale dell'ex genio militare (posta ad ovest dell'abitato di Pizzighettone) in modo che il progetto del raddoppio possa considerare fruibile quell'area e quindi sfruttarne una piccola parte, peraltro al momento completamente abbandonata, per l'allargamento del tracciato ferroviario evitando quindi qualsiasi spostamento dell'attuale confine dell'area ferroviaria verso via Pirelli, salvaguardando così abitazioni (realizzate tra il 1925 e il 1950) e residenti

⁵ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/02/Contributo_Comune_Pizzighettone.pdf



dai disagi legati al passaggio dei mezzi di cantiere e, al termine dei lavori, dal più frequente passaggio di convogli ferroviari previsti;

- che il tracciato ferroviario previsto a ridosso dell'area residenziale di Roggione venga progettato in modo che l'allargamento del piano ferroviario venga effettuato il più possibile lontano delle abitazioni ivi presenti, mitigando in tal modo l'impatto legato alle vibrazioni e le possibili problematiche di sicurezza;
- che, qualora le ipotesi precedenti non risultino tecnicamente realizzabili, venga ipotizzata una differente modalità di transito all'interno del centro abitato che non richieda la realizzazione di nuove viabilità con alto impatto ambientale e paesaggistico sul territorio (cavalcavia, cavalcaferrovia, rotonde, ecc.) e riduca al minimo le criticità legate a fenomeni di vibrazione e rumore acustico, quale ad esempio una linea ferroviaria sopraelevata che transiti all'interno del centro abitato ma mantenga inalterata la viabilità sottostante

6.2 Temi di GRANDE ATTENZIONE

6.2.1 Consumo di suolo agricolo

Al di là delle specifiche riflessioni fatte in relazione all'opportunità di realizzare in variante o in stretto affiancamento gli interventi del Lotto2, il tema del consumo di suolo agricolo è ricorrente, soprattutto in relazione alle opere della viabilità alternativa ai PL che verranno soppressi. In particolare il tema è stato posto da Amministrazioni Comunali, Associazione di categoria degli agricoltori e singoli operatori agricoli.

Inoltre vengono espresse forti preoccupazioni in relazione alla costituzione di reliquati o aree scarsamente utilizzabili e lavorabili dai moderni mezzi agricoli che si verrebbero a costituire a seguito della costruzione delle nuove opere di viabilità alternative ai PL. Soprattutto le Associazioni di categoria hanno insistito su questo punto evidenziando la necessità di compiere tutti gli sforzi possibili per rendere la progettazione delle opere il più attenta possibile a questi temi.

6.2.2 Impatto paesaggistico della viabilità alternativa

Molti dei contributi e degli interventi dei partecipanti al DP si sono concentrati sull'impatto paesaggistico che avranno le opere di nuova viabilità da realizzarsi in alternativa alla soppressione dei PL. L'attenzione viene posta sulle soluzioni progettuali adottate, sulla geometrizzazione dei percorsi e sulla grandezza delle opere in relazione al paesaggio.

“L'attuale paesaggio cremonese è il risultato di processi storici di relazione fra le strutture sociali e le risorse del territorio. Queste relazioni hanno generato una specificità culturale e paesaggistica della nostra Provincia a cui fanno riferimento numerose filiere produttive la cui rilevanza socio economica è fondamentale. Non è assolutamente possibile non tenerne nella dovuta considerazione per tutti gli aspetti socio-economici coinvolti”⁶.

“La campagna tra Cremona e Piacenza è un'ampia distesa di campi coltivati, intervallati da cascine, filari di alberi e fossati. Il paesaggio è tipicamente pianeggiante, ed è un luogo suggestivo dove si possono cogliere i ritmi della vita contadina e ammirare la bellezza del paesaggio rurale”⁷.

“L'attuale paesaggio cremonese è il risultato di processi storici di relazione fra le strutture sociali e le risorse del territorio. La sua qualità è legata alla possibilità di riconoscere detti processi nelle forme degli insediamenti e del paesaggio agrario, in ciascuna delle diverse condizioni che caratterizzano le componenti del territorio.

Ad oggi i fattori che mettono in crisi la qualità del paesaggio sono essenzialmente i processi legati allo sviluppo urbano e alla riconversione produttiva. Il territorio cremonese interessato dalla realizzazione della nuova ferrovia, con particolare riguardo per la tratta in cui essa si allontana vistosamente dalla sede originaria, non ha visto emergere se non in maniera molto limitata i sopra citati processi degenerativi, ed il suo sistema territoriale si presenta ancora fondamentalmente incentrato sulla rete e sulla identità storica che lo contraddistingue da altri.”⁸

“Cavalcavia ferroviario: verrebbe realizzato a seguito della soppressione e chiusura del Passaggio a Livello lungo la SP 70 in località Pontirolo mediante una struttura di notevoli dimensioni che si ritengono sproporzionate in considerazione del traffico giornaliero su detta strada, con un impatto devastante per il paese di Pontirolo e un vistoso sfregio per l'ambiente, ricco di boschi di 7-10 ha percorsi da canali di acqua corrente costruiti nel 1500 dai monaci benedettini e con un paesaggio caratterizzato da una architettura tipica della pianura Lombarda”⁹.

⁶ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/01/Contributo_Comuni_Consorzi_Ass_agric.pdf

⁷ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/02/Contributo_Comitati_Noautostrada.pdf

⁸ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2023/12/Contributo_libera.pdf

⁹ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/01/Contributo_Griffini.pdf



Se questo è il tenore dei contributi degli attori - ma anche degli interventi durante gli incontri itineranti – in riferimento al paesaggio agricolo, in ambito urbano l'attenzione viene posta nella relazione delle nuove opere con gli edifici ad uso abitativo, con le peculiarità dei tessuti urbani, ma anche con le cesure che si vengono a creare per la fruizione di punti di vista paesaggistici peculiari e identitari dei luoghi.

“In altre osservazioni i miei concittadini hanno provato ad ipotizzare delle soluzioni per evitare questi interventi estremamente invasivi, dall'innalzamento della linea ferroviaria allo spostamento della stessa fuori dal centro abitato. Visto il prezioso contesto ambientale e paesaggistico in cui si trova Pizzighettone, la Valle dell'Adda, credo che sarebbe opportuno fare uno sforzo in più per valorizzare positivamente le peculiarità del territorio”.¹⁰

Sempre in contesto urbano, il CdQ 3 di Cremona ha concentrato la propria attenzione sulle opere già realizzate per il tratto Cavatigozzi-Cremona, per suggerire mitigazioni all'impatto visivo. “Il paesaggio che in precedenza appariva delle tonalità dei campi coltivati, lasciando spazio all'orizzonte alle montagne del Monte Baldo sul Lago di Garda, risulta oggi banalizzato dal manufatto in questione (un manufatto di cemento armato realizzato per ragioni di sicurezza lungo ca. 1 k, sormontato da barriere antirumore) il cui impatto si ripercuote sulla percezione visiva e sul benessere degli abitanti prospicienti la tratta, di Picenengo e di via Bonisolo, a Nord, di via Luogo e via Collegio a Sud, e dei tanti che a piedi o in bicicletta utilizzano la pista ciclopeditone Cremona-Cavatigozzi o le capezzagne dei campi coltivati a nord della linea ferroviaria, oppure ancora di quanti percorrono in auto via Milano.”¹¹

Per risolvere il tema dell'impatto della nuova viabilità, alcuni partecipanti di Pizzighettone hanno proposto anche l'interramento del tratto ferroviario in ambito urbano o la sopraelevazione in una struttura simile a quella utilizzata per l'AV ferroviaria.¹²

RFI/ITALFERR ha esplicitato in varie occasioni come la dimensione delle opere di nuova viabilità sia frutto di prescrizioni legislative che devono essere soddisfatte per non incorrere in richieste di revisione nella successiva fase autorizzatoria del progetto,

6.2.3 Impatto sulla viabilità locale

L'impatto sulla viabilità locale è strettamente connesso al tema della ricucitura dei territori, ma in questo paragrafo si affronta soltanto il tema legato agli impatti generati dalla soppressione dei PL. Infatti, se da un lato vi è la sottolineatura fatta in più occasioni da stakeholder pubblici e privati rispetto ai benefici che si otterranno in termini di sicurezza e di riduzione delle attese ai PL – “a Malagnino si sono toccate punte di 47 minuti d'attesa per l'apertura del PL” – dall'altro vi è l'evidenziazione di alcuni problemi legati ai tempi di percorrenza dei nuovi tracciati, ad alcuni collegamenti che in qualche modo è necessario mantenere e anche all'attenzione che deve essere posta in fase di cantierizzazione delle opere. Il tema benché sia stato posto negli incontri di Codogno e Maleo (dove è stato anche effettuato uno specifico sopralluogo con l'Amministrazione comunale, il Parco Adda Sud e RFI/ITALFERR), Pizzighettone, Acquanegra, Malagnino, Cappella de' Picenardi e Piacenza-Drizzona ha due diversi impatti a seconda del Lotto di riferimento. Se infatti nel Lotto 1, le nuove viabilità di adeguamento e di collegamento previste sono, tranne un'unica eccezione, tutte ubicate in prossimità di contesti urbani o industriali – e quindi sono state evidenziate tematiche legate all'accessibilità degli impianti industriali o l'impatto che le nuove opere in ambito urbano possono generare per esempio sul commercio di prossimità - quelle del Lotto 2 sono tutte inserite all'interno di un paesaggio prettamente agricolo e quindi in questo

¹⁰ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/02/Contributo_Bonardi.pdf

¹¹ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/02/Contributo_CdQ3CR.pdf

¹² https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/02/Contributo_Ferretti_et_al.pdf

ambito sono state poste tematiche legate alla connessione con la viabilità podereale e dei piccoli centri urbani.

Marginalmente è stato affrontato anche il tema della viabilità di cantiere che però dovrà essere approfondito nei successivi livelli di progettazione – il PFTE contiene soltanto previsioni - e in sede di percorso autorizzatorio e confronto con le amministrazioni comunali, per esempio nella Conferenza dei Servizi.

6.2.4 Interferenze con attività produttive

Le interferenze con le attività produttive di grande dimensione (per esempio CCI Colata Continua Italia, AIA S.p.A.) e con quelle di dimensioni più ridotte, come le aziende agricole impattate prevalentemente dalla nuova viabilità alternativa o dalla soppressione di PL anche privati, sono state trattate con estrema attenzione. Nell'ambito del DP, RFI, nell'ottica di assicurare il mantenimento dell'operatività delle aziende, dopo incontri preliminari di approfondimento, ha attivato tavoli tecnici per la risoluzione delle problematiche e per definire protocolli attuativi. Con le aziende agricole sono stati effettuati sopralluoghi per analizzare le situazioni più problematiche e per trovare eventuali soluzioni. Per alcune situazioni – accessibilità agli impianti in presenza di piccole fasce di territorio oggetto di esproprio o di occupazione temporanea che precludono l'operatività, ampiezza degli spazi per consentire le manovre dei grandi mezzi agricoli, mantenimento del reticolo irriguo, ecc. - sono state trovate soluzioni soddisfacenti direttamente nel corso dei sopralluoghi, per altre le soluzioni possibili sono diventate oggetto di analisi di fattibilità tecnica in sede di revisione del PFTE, per altre ancora, quelle che riguardavano per esempio aree temporanee di occupazione o localizzazione di cantieri, si è demandata la riflessione e il confronto ai futuri livelli di progettazione. In relazione a questo tema vi sono quelli trattati nei paragrafi [6.2.6](#) e [6.2.7](#).

6.2.5 Impatto delle vibrazioni e dell'inquinamento acustico

Si tratta di un tema emerso soprattutto in relazione all'attraversamento dei centri urbani (Codogno, Pizzighettone), ma più in generale posto all'attenzione dai proprietari – e fra questi alcune aziende agricole – di edifici poste nelle immediate vicinanze del tracciato.

È quindi un tema trasversale ma evidenziato con forza dagli abitanti del Villaggio Pirelli e della frazione Roggione a Pizzighettone. Il timore espresso in molti contributi, è quello che l'aumento del traffico ferroviario, soprattutto dei convogli merci, possa aggravare la situazione di alcuni edifici posti nelle vicinanze del raddoppio. Analogamente a Codogno, il Comitato di Quartiere San Biagio¹³, evidenzia il tema così come è lo stesso stato formalizzato nei contributi dell'azienda agricola Lucini Paioni¹⁴ e Quinzani¹⁵. Proprio per queste ragioni, nel corso degli incontri itineranti, sono più volte state illustrate da RFI/ITALFERR i sistemi di monitoraggio adottati e la principale norma di riferimento utilizzata e cioè, in assenza di una legge di riferimento che stabilisca limiti quantitativi per l'esposizione alle vibrazioni, la UNI 9614:1990 "Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo".

RFI ha ricordato come gli elementi raccolti nella fase di analisi hanno limitato molto il numero degli edifici potenzialmente oggetto degli impatti vibrazionali¹⁶ e che, per mitigare tali impatti - oltre al fatto che la completa ricostruzione del sedime ferroviario con i moderni principi riduce già

¹³ https://dpcodognopiadena.it/wp-content/uploads/2024/01/CONTRIBUTO_CDQ_SANBIAGIO_CODOGNO.pdf

¹⁴ https://dpcodognopiadena.it/wp-content/uploads/2024/01/Contributo_Lucini_Paioni.pdf

¹⁵ https://dpcodognopiadena.it/wp-content/uploads/2024/01/Contributo_Quinzani.pdf

¹⁶ Si veda il Dossier di progetto (pagg. 27, 30 e seguenti)



notevolmente la propagazione delle vibrazioni rispetto ai principi adottati in fase di costruzione dell'attuale linea realizzata quasi un secolo fa – è previsto il posizionamento di tappetini antivibrazionali e il monitoraggio anche durante l'ordinario esercizio al fine di evidenziare situazioni problematiche o scostamenti rispetto agli standard previsti.

Questo aspetto affrontato nel corso del DP rimane comunque problematico e si ascrive più in generale ad una difficoltà ad impostare rapporti fiduciari tra comunità locali e istituzioni pubbliche e in questo caso RFI percepita come tale.

Analogo a questo tema quello dell'inquinamento acustico, portato all'attenzione in vari contributi e in vari incontri itineranti, rispetto al quale c'è però da rilevare una maggior propensione a considerare idonee le misure di mitigazione proposte.

Sul tema delle vibrazioni e dell'inquinamento acustico, si è espressa anche Arpa Lombardia nel contributo congiunto con Regione Lombardia¹⁷, che ha ribadito la coerenza normativa dell'approccio adottato da RFI e rimandato ai successi livelli di progettazione, eventuali prescrizioni.

6.2.6 Impatto sull'operatività delle aziende agricole

La soppressione dei PL e la realizzazione della nuova viabilità alternativa creeranno interferenze significative con l'attività agricole, dovute all'aumento dei costi e dei tempi di spostamento da un fondo all'altro: è questa la considerazione fatta dalle Associazioni di Categoria degli agricoltori e da molti operatori agricoli, e amplificata da alcune Amministrazioni Comunali, soprattutto del Lotto 2. Il tema si è posto più in generale sulle opere di nuova viabilità – per le quali è stata chiesta l'attenzione a garantire le misure idonee agli spostamenti dei grandi mezzi agricoli – che in taluni casi costringono i mezzi di una stessa azienda a lunghi percorsi sulla viabilità ordinaria per raggiungere appezzamenti di terreno che prima erano facilmente raggiungibili transitando nei PL. “Obbligo di percorrere nuove strade periferiche di ordine superiore a quelle solitamente utilizzate (strade vicinali, poderali, interpoderali, comunali) per raggiungere i terreni aziendali anche con quei mezzi agricoli solitamente non gravati da assicurazione per il loro esclusivo spostamento su strade poderali di natura privata”.¹⁸

Ma si è anche posto per quanto riguarda la soppressione di PL privati che garantivano la contiguità di fondi agricoli separati dalla linea ferroviaria e che adesso impongono tragitti inverosimilmente lunghi. Inoltre soprattutto dalle Amministrazioni Locali è stato chiesto un livello di attenzione sul tema dell'attraversamento dei centri abitati, da parte di grandi mezzi agricoli che non avrebbero altra via di accesso ai fondi.

Situazioni puntuali sono state oggetto di sopralluoghi specifici o incontri online che hanno permesso a RFI/ITALFERR di acquisire gli esatti termini della questione e, in taluni casi di proporre direttamente soluzioni alternative. Altri casi sono stati assunti per una verifica di fattibilità da RFI/ITALFERR.

6.2.7 Impatto sul valore dei fondi agricoli

Le nuove opere di viabilità alternativa, la cui realizzazione è necessaria a causa della soppressione dei PL, potrà creare un impatto sul valore dei fondi agricoli. Il tema è stato posto in relazione alla costituzione di reliquati e aree di risulta all'interno di uno stesso fondo, che si verranno a creare dal passaggio della cavalcaferrovia e dalle altre opere realizzate e che

¹⁷ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/02/Contributo_Regione_Lombardia.pdf

¹⁸ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2023/12/Contributo_libera.pdf

comporteranno una perdita di valore commerciale del fono stesso, oltrech  di redditivit  agricola. Il tema   particolarmente sentito nel Lotto 2 e i contributi fatti pervenire nel DP lo rendono con evidenza “ Il manufatto (un cavalcavia ferroviario) , essendo progettato con un ampio raggio di curvatura genera un reliquato di 20 ettari non pi  razionalmente coltivabile e irrigabile con l’applicazione delle necessarie tecniche agronomiche e tecnologie in uso nell’azienda”¹⁹. Si tratta di un tema in stretta connessione con quello affrontato nel paragrafo [6.3.3](#) che tratta delle compensazioni e degli indennizzi. RFI/ITALFERR ha pi  volte messo in luce che per alcune situazioni puntuali (affrontate anche nel corso di specifici sopralluoghi) si possono adottare soluzioni di tracciato che rendano meno impattante l’opera, mentre in alcuni casi non sar  possibile trovare soluzioni, che saranno comunque oggetto di una verifica di fattibilit .

6.2.8 Relazione con l’autostrada Cremona-Mantova

Da pi  attori pubblici e privati, nel corso del DP   stato posta l’attenzione sulla relazione tra il PTFE del raddoppio ferroviario e la futura realizzazione dell’autostrada Cremona Mantova. Il PTFE prevede infatti che tutte le opere di nuova viabilit  alternativa tengano conto del nuovo tracciato autostradale. Tale circostanza   stata oggetto di critiche e di perplessit , soprattutto da parte di quelle Amministrazioni del Lotto 2 che vedono crescere ulteriormente in termini dimensionali le nuove opere. Un passaggio del documento congiunto di tutte le Amministrazioni Comunali, dei Consorzi Irrigui e delle organizzazioni di categoria degli agricoltori mette in evidenza questo aspetto: “Oltre al maggior impatto legato alle opere di natura prettamente ferroviaria, ricordiamo che i nuovi manufatti stradali realizzati in sopraelevazione avranno un impatto visivo ancora pi  devastante in quanto implementati per tenere conto dell’aumentata distanza tra il nuovo doppio binario e il percorso autostradale Cremona-Mantova precedentemente progettato”²⁰. Peraltro il tema   stato oggetto anche di incontri specifici tra la Struttura Commissariale, RFI e stakeholder locali. In tale contesto   stato ribadito come la nuova opera viaria sia elemento costituente dell’Accordo di Programma sottoscritto con Regione Lombardia per la realizzazione del raddoppio e quindi un’eventuale revisione di tale aspetto sia esclusivamente demandata alla Regione o all’eventuale ridefinizione dell’accordo. Particolarmente critici sull’opera anche gli Stati Generali Ambiente e Salute della Provincia di Cremona.

6.2.9 La ricucitura dei territori

Questo tema ha a che fare con la ricucitura dei territori non solo in chiave viabilistica ma anche e soprattutto paesaggistica e sociale. In particolare le Amministrazioni Comunali hanno messo in rilievo le cesure che la nuova viabilit  alternativa creer , soprattutto in un contesto di piccoli o piccolissimi comuni che in alcuni casi vedono gli abitanti delle frazioni pi  piccole, a volte poche case o singole cascine, dover utilizzare percorsi alternativi spesso molto pi  lunghi degli attuali e non sempre agevoli. L’ottica suggerita, fra l’altro, non   quella di affrontare tutti questi temi in un in chiave puntuale, quanto piuttosto in una visione complessiva del paesaggio sociale, naturale e agricolo. L’esigenza   quella di mantenere collegati i luoghi dell’abitare, della fruizione di funzioni sociali (“permettere alle persone anziane che spesso si muovono a piedi o in bicicletta, di continuare ad andare a trovare i loro cari al cimitero”), del lavoro e dell’accessibilit  ai servizi.²¹

¹⁹ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/01/Contributo_Griffini.pdf

²⁰ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/01/Contributo_Comuni_Consorzi_Ass_agric.pdf

²¹ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/03/Contributo_Comune_Piacenza_Drizzona.pdf

Il tema riguarda quindi le richieste che spesso sono arrivate da stakeholder pubblici e privati²² per la ricostituzione di passaggi pedonali e ciclabili, perlopiù con sottopassi ad uso promiscuo -viabilità lenta e sostenibile - o la costituzione di nuove infrastrutture al servizio della viabilità modificata (rotatorie, accessi a strade a più alta percorrenza, ecc.). Inoltre questo tema è strettamente connesso a quello delle compensazioni richieste da alcune amministrazioni comunali (ad esempio Cappella de' Picenardi o Acquanegra Cremonese), che appunto richiedono sia interventi per impatti direttamente connessi alla realizzazione del raddoppio - l'esproprio di una porzione di pochi metri di terreno implica per esempio ad Acquanegra la dismissione dell'impianto sportivo recentemente riqualificato – sia interventi per impatti sociali non direttamente connessi agli interventi, ma comunque evidenti in sede di analisi sociale. Il tema è stato assunto con attenzione da RFI/ITALFERR che in alcuni casi ha proposto soluzioni direttamente durante gli incontri di approfondimento tecnico, in altri ha assunto l'impegno di una verifica di fattibilità, specificando che in taluni casi non sarà possibile dar corso a tutte le richieste.

6.2.10 Impatto su reticolo irriguo

Trattandosi di un territorio a prevalente vocazione agricola, il tema delle interferenze del raddoppio con il tessuto agricolo, ha assunto molta importanza. La richiesta che viene fatta è quella di dedicare particolare attenzione a tale infrastruttura, esiziale per gli imprenditori del settore e che si è andata costruendo e consolidando nel corso di secoli. Il documento congiunto della Amministrazioni Comunali del Lotto 2, dei Consorzi Irrigui e delle Associazioni di categoria degli operatori agricoli segnala “la notevole interferenza del raddoppio ferroviario, con la rete idraulica di drenaggio e irrigazione, fondamentali per la produzione agricola e per la tutela dei danni derivanti dal dissesto idrogeologico che negli ultimi anni ha visto coinvolti diversi territori della pianura padana, erroneamente ritenuti a basso rischio”. Più puntualmente i consorzi irrigui ricordano:

- il rispetto del principio di invarianza idraulica ed idrologica di cui al R.R. n. 7/2017 e s.m.i. in riferimento alle parti di progetto che comportano una riduzione della permeabilità del suolo rispetto alla condizione preesistente;
- l'opportunità che qualsiasi tipo di interferenza tra i manufatti e i canali o le opere idrauliche, garantiscano la continuità del deflusso delle acque e la loro distribuzione durante la stagione irrigua, sia in riferimento alla fase di cantiere, sia al termine dei lavori;
- la necessità di evitare aree intercluse di aree intercluse in cui siano presenti opere consortili al fine di consentire il transito di mezzi e uomini per la manutenzione delle opere idrauliche e per la manovra degli organi di regolazione;
- similmente occorrerà regolamentare l'eventuale recapito delle acque di aggettamento da falda durante la fase dei lavori (tempistiche, modalità, punti di recapito, oneri economici), nonché eventuali scarichi di acque meteoriche che verranno realizzati in relazione alle nuove opere;
- realizzazione degli interventi fuori dal periodo compreso tra il 1 aprile e il 30 settembre per garantire l'operatività della rete nella stagione irrigua.

Inoltre sono pervenute indicazioni puntuali su cavo Nuovo Delmona, Cavo Diversivo Magio, Cavo Bolla. RFI/ITALFERR ha ribadito l'attenzione massima che viene posta su questi aspetti e che le carenze informative verificate in alcuni sopralluoghi circa la presenza di derivazioni della rete irrigua è ampiamente prevista in questa fase di PFTE, ma che tali carenze saranno colmate nei successivi livelli di progettazione.

²² https://dpcodognopiadena.it/wp-content/uploads/2024/02/Contributo_Comitati_Noautostrada.pdf

6.3 Temi di MEDIA ATTENZIONE

6.3.1 Tempi di realizzazione dell'opera

Molti contributi e interventi durante le fasi del DP si sono concentrati sui tempi di realizzazione dell'opera che, secondo quanto riportato dal dossier di progetto, dovrebbe aggirarsi attorno ai 10 anni e che sono considerati eccessivamente lunghi.

“Altro tema fondamentale è rappresentato dai tempi di realizzazione del suddetto raddoppio ferroviario, il cui cronoprogramma ne vede la conclusione alla data del 2036/2038, cioè ben dieci anni dopo il loro avvio. Considerato che per il tratto Piacenza-Mantova di 34 km, e con il ponte sul fiume Oglio, i lavori avranno una durata di tre anni, logica vorrebbe che proporzionalmente, quelli per il tratto Piacenza- Codogno di 50 km e con il ponte sul fiume Adda, dovrebbero avere una durata di circa quattro anni e mezzo.”²³

RFI ha illustrato le fasi realizzative dell'opera descrivendo le lavorazioni previste nel Lotto 1 e nel Lotto 2 con il modello delle macrofasi e delle macroattività e l'esplicitazione delle attività in serie temporale.

RFI ha inoltre messo in evidenza le variazioni temporali che si determinerebbero qualora si verificasse, come richiesto da Comuni e stakeholder, la possibilità tecnica di realizzare anche il Lotto 2 in stretto affiancamento e quindi in interruzione d'esercizio.

6.3.2 Impatto su coltivazioni biologiche

Le Associazioni di Categoria e alcuni produttori biologici hanno portato all'attenzione del DP il tema degli impatti che il nuovo tracciato genererà sul suolo agricolo, ma in particolare su alcune produzioni biologiche, che seguono rigidi disciplinari. L'attenzione ancora una volta è stata posta in particolare sulla realizzazione dell'opere del Lotto 2 in variante.

“A tal riferimento si ricorda che i diversi Regolamento dell'U.E., fin dal regolamento base 2092/91, che disciplinano l'agricoltura biologica, prescrivono l'obbligo di misure di contrasto laddove la produzione si svolga in prossimità di strade o infrastrutture responsabili di emissioni contrastanti con detto regime produttivo, con rigide prescrizioni che prevedono il rispetto di distanze di sicurezza, la semina con specie diverse da quella oggetto di certificazione e la non raccolta o produzione a perdere per le specie arboree. È evidente che il tracciato stesso della sede ferroviaria, che, allontanandosi dalla sede storica in modo "devastante", interseca a distanza i terreni aziendali, impedisce di fatto l'adesione ai disciplinari dell'agricoltura biologica, costituendo un formidabile limite alle sue potenzialità di sviluppo”²⁴.

6.3.3 Compensazioni e indennizzi

Il tema è stato affrontato in particolar modo da Amministrazioni Locali che hanno elaborato proposte per la realizzazione di opere a parziale compensazione di impatti generati sul proprio territorio. È già stato citato il caso di Acquanegra²⁵, ma altri comuni, come quello di Cappella de' Picenardi hanno affrontato questo tema. “In sostanza la realizzazione del raddoppio ferroviario e il potenziale arrivo dell'Autostrada CR-MN, dividendo il territorio in due parti da un lato va a compromettere i rapporti commerciali consolidati delle nostre attività produttive che sono, tra l'altro, in espansione, e che garantiscono il permanere della popolazione stabilmente insediata, dall'altro

²³ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2023/12/Contributo_Comitati_Associazioni_Ambientaliste_2.pdf

²⁴ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2023/12/Contributo_libera.pdf

²⁵ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/02/Contributo_Comune_Acquanegra.pdf



espone i centri abitati al pericoloso passaggio di mezzi pesanti che minaccia la sicurezza degli abitanti, in particolare i bambini.

Tutto questo ci ha indotti a proporre la realizzazione di una viabilità che risponda nel migliore dei modi alle vitali esigenze sopraesposte.²⁶

Ma il tema è stato affrontato anche da aziende agricole che si prevede siano impattate dal raddoppio ferroviario, per esempio con la creazione di reliquati: “si chiede che a seguito di ablazione dei fondi per esproprio, (...) vengano acquisite e indennizzate dal soggetto espropriante tutte le aree reliquate o emarginate dall’originario contesto fondiario”.²⁷

Analogamente, specialmente nelle aree urbane attraversate dal tracciato del raddoppio ferroviario è emerso questa tema.

Per gli indennizzi verso privati RFI ha esplicitato la normativa di riferimento e i criteri che verranno adottati. È stata inoltre fatta menzione di esperienze già consolidate con Regione Lombardia relativamente alle modalità di indennizzo per i frontisti.

6.3.4 Impatto inquinamento elettromagnetico

Il tema dell’inquinamento legato a campi elettromagnetici a bassa frequenza (ELF) è stato posto in relazione alla presenza dell’elettrodotto Terna da 132 Kv fra le cabine di esistenti di e-distribuzione di Piadena e Cella Dati come di quello di Pontirolo Capredoni.

Il tema è stato oggetto di uno specifico incontro tra RFI, Struttura Commissariale e Stati Generali Clima Ambiente e Salute della Provincia di Cremona, nel corso del quale è stato assunto l’impegno a riportare a Terna i temi e le preoccupazioni manifestati.

6.3.5 Criteri idrogeologici e revisione del franco idraulico

Un franco idraulico eccessivamente prudentiale, che impedisce la realizzazione di alcune opere (per esempio sottopassi) e determina la realizzazione di opere di viabilità alternativa eccessivamente impattanti. È questa la riflessione stata fatta da stakeholder pubblici e privati che hanno espresso questa convinzione durante le varie fasi del DP.

Il Comune di Pizzighettone affronta la questione così: “Si rileva che per la realizzazione del progetto è stato tenuto conto della fascia C per piena catastofica 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 considerare iper prudentiale. 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.”²⁸

²⁶ https://dpcodognopiadena.it/wp-content/uploads/2023/12/Contributo_Comune_Cappella_de_Picenardi.pdf

²⁷ https://dpcodognopiadena.it/wp-content/uploads/2023/12/Contributo_libera.pdf

²⁸ https://dpcodognopiadena.it/wp-content/uploads/2024/02/Contributo_Comune_Pizzighettone.pdf

6.3.6 Carenze della documentazione

Come già citato in precedenza, sono emerse riflessioni e richieste in merito alla mancanza di alcuni elaborati progettuali utili a comprendere meglio gli impatti generati dalla realizzazione del raddoppio ferroviario.

RFI, oltre ad essersi assunta l'impegno a fornirne alcuni (per esempio la vista in sezione relative all'inserimento urbano della nuova viabilità nelle vicinanze di edifici residenziali), ha ribadito che il PFTE non ne prescrive la realizzazione che sarà invece dei successivi livelli di progettazione.

6.4 Temi di BASSA ATTENZIONE

6.4.1 Occupazione temporanee ed espropri

Il tema delle occupazioni temporanee e degli espropri è stato sollevato sia da attori pubblici che privati. Il Comune di Malagnino ha per esempio chiesto lo spostamento di una cabina posta per esigenze di cantiere in un'area vicino ad una scuola, in un'altra posizione; RFI/ITALFERR si sono resi disponibili a procedere con le verifiche del caso. L'occupazione temporanea prevista dal PFTE riguardava anche attività produttive, come quella posta nel comune di Pieve San Giacomo²⁹, rispetto alle quali c'è da attivare un'interlocuzione con le aziende al fine di trovare soluzioni alternative.

In alcuni casi è stato messo in evidenza come gli espropri anche di piccole porzioni di territorio (come nel caso del campo sportivo di Acquanegra) comportassero significativi impatti per la fruizione di servizi da parte della comunità, o in altri casi (come il caso del ristorante Bacco Toscano a Cremona), comportasse significativi impatti. RFI ha assunto l'impegno ad una verifica puntuale, anche a seguito di sopralluoghi specifici. Inoltre ha specificato che le occupazioni temporanee saranno oggetto di specifici approfondimenti durante le successive fasi di elaborazione del progetto.

6.4.2 Oneri di manutenzione delle opere di nuova viabilità

Si tratta di un tema sollevato prevalentemente dalle pubbliche amministrazioni locali, in relazione ai costi di manutenzione delle opere di viabilità alternativa che verranno realizzate a seguito della soppressione dei PL. "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."³⁰

"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

²⁹ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/03/Contributo_Auricchio_spa.pdf

³⁰ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/02/Contributo_Comune_Torre_de_Picenardi.pdf

impalcati di lunghezza il più contenuta possibile impiegando l'acciaio quale materiale da costruzione, od in subordine la sostituzione con opere di sottopassaggio.”³¹

RFI ha illustrato in varie occasioni quali sono le norme che presiedono a questa materia, riservandosi comunque valutazioni di fattibilità più approfondite su possibili soluzioni alternative.

6.4.3 Tempi di percorrenza per i pendolari

Il tema, trasversale a entrambi i lotti e oggetto di vari interventi, è stato affrontato in un contributo specifico dal Comitato Pendolari InOrario Mantova-Cremona-Milano. “In caso di chiusura della linea (Piadena-Cremona), si chiede di poter valutare la possibilità di istituire un collegamento ferroviario alternativo che possa fare Mantova – Piadena – Brescia – Milano oppure Mantova – Piadena – Parma – Milano e quindi lasciare la linea Cremona – Milano, con sola sostituzione su gomma per la tratta intermedia Piadena – Cremona. In questo modo gli impatti sarebbero minori. Per la tratta Cremona – Codogno, vista la già preventivata chiusura di circa 4 anni, si chiede di poter far effettuare la deviazione Cremona – Piacenza – Milano, prestando particolare attenzione alla possibilità di passaggio dei treni con composizioni Vivalto – Caravaggio, in quanto negli anni scorsi erano girate voci che, causa “volume” delle composizioni multipiano, queste non fossero in grado di effettuare la linea Cremona – Piacenza per problemi con i sovrappassi già presenti”.³² In varie occasioni RFI ha illustrato ipotesi di percorsi alternativi che verranno messi in atto per minimizzare gli impatti sui tempi di percorrenza, ed ha anche ribadito che molto potrà dipendere, nel Lotto 2, dalla realizzazione della nuova linea in variante o in stretto affiancamento come richiesto. Inoltre per quanto riguarda il progetto di trasporto alternativo su gomma, verrà messo a punto, assieme a Regione Lombardia, nelle immediatezze dell'interruzione d'esercizio.

6.5 Temi DA APPROFONDIRE

6.5.1 Cantieri nei centri urbani

Maggiore esplicitazione di quelli che saranno gli impatti derivanti dall'attività di cantiere e adozione di opportune modalità di concertazione (anche sulla base di esperienze positive già realizzate con RFI) con amministrazioni locali e rappresentanti dei cittadini per la mitigazione degli impatti. Si tratta di un tema emerso trasversalmente ma con particolare riferimento ai comuni di Codogno e Cremona. È stato affrontato nel corso di incontri specifici (on line con il Comune di Codogno e in presenza con il Comune di Cremona e con i Comitati di Quartiere), durante i quali sono emerse varie ipotesi e tracce di lavoro. L'indicazione data da RFI è che la progettazione delle aree di cantiere e le modalità operative, oltre ad essere oggetto dei successivi step di progettazione, hanno a che fare con scelte specifiche delle ditte appaltatrici. Il tema deve quindi essere approfondito in seguito anche se sono emerse buone pratiche già realizzate in cantieri esistenti, che saranno la base per la gestione delle relazioni con le comunità locali per la riduzione degli impatti.

³¹ https://dpcodognopiadena.it/wp-content/uploads/2024/03/Contributo_Provincia_Cremona.pdf

³² https://dpcodognopiadena.it/wp-content/uploads/2024/02/Contributo_Comitato_Pendolari_inOrario.pdf

6.5.2 Impatti generati dal traffico veicolare in interruzione d'esercizio

In quest'ambito particolare è stata evidenziata una carena di dati disponibili, che è stata ritenuta significativa al fine di poter compiere delle valutazioni sulle soluzioni alternative.

6.5.3 Rete ecologica

Il tema della rete ecologica è stato posto dal Comune di Cremona³³ nel suo contributo al DP ed è stato affrontato da RFI nel dossier di progetto al paragrafo 3.5.3 e nel paragrafo 3.6.3. L'oggetto proposto da Comune di Cremona, relativo alla salvaguardia della rete ecologica, potrà essere affrontato in maniera più appropriata nei successivi livelli della progettazione.

6.5.4 Monitoraggio partecipato

Attivare iniziative sperimentali per condividere i dati relativi al monitoraggio sui vari impatti che verrà realizzato da RFI in condizioni di esercizio, una volta terminata l'opera. È questa la proposta emersa nel corso di un incontro itinerante (quello di Roggion-Pizzighettone), con l'obiettivo di incrementare il livello di fiducia e delle relazioni tra RFI e comunità locali.

6.5.5 Analisi costi/benefici

Nel corso di alcuni incontri itineranti e in un contributo al DP è emersa la richiesta di integrazione dei dati disponibili, in particolare per quanto riguarda lo Studio di Trasporto. Tale integrazione si rende necessaria per poter fare analisi più approfondite sull'analisi costi/benefici.

7 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Come evidenziato nelle pagine precedenti e come dimostrano i dati ottenuti dai questionari somministrati alle Pubbliche Amministrazioni coinvolte e ai partecipanti (riportati nel paragrafo seguente), il DP relativo al raddoppio ferroviario della linea Codogno-Cremona-Piacenza, ha permesso di ottenere significativi risultati nei seguenti ambiti:

- incremento delle informazioni sull'opera infrastrutturale - il DP è riuscito a fornire alle comunità locali interessate dall'opera e alle PP.AA. coinvolte, un'informazione diffusa e capillare sugli interventi previsti dal raddoppio ferroviario (il 93,8% di coloro che hanno risposto al questionario lo indica chiaramente), con particolare riguardo alle ragioni strategiche che hanno portato alla redazione del PFTE;
- emersione degli impatti - le comunità, le PP.AA. le aziende grandi e piccole interessate dall'opera hanno potuto comprendere gli impatti e le interferenze che l'opera genererà nelle proprie attività;
- presentazione di osservazioni e proposte – cittadini, PP.AA. e aziende grandi piccole hanno potuto presentare suggerimenti, sottoporre ed evidenziare problemi, indicare soluzioni per risolvere le criticità che sono emerse. Il DP ha consentito a RFI e al soggetto progettista ITALFERR di collazionare tutti i dati per poterli analizzare, verificare e affrontare puntualmente le criticità, impostando laddove ritenuto opportuno, analisi di fattibilità su alternative progettuali o su puntuali interventi migliorativi. Fra tutti vale la pena

³³ https://dpcodognopiacenza.it/wp-content/uploads/2024/02/Contributo_Comune_Cremona.pdf

di ricordare quelli che sono state indicati in questa relazione come temi cruciali emersi dal DP ossia quelli legati al consumo di suolo agricolo e quello relativo all'attraversamento dell'abitato di Pizzighettone;

- consolidamento della rete delle relazioni - Il DP ha consentito di qualificare le relazioni tra RFI, PP.AA., comunità e aziende, aumentando il livello di fiducia all'interno di questo sistema e il reciproco riconoscimento, anche esplicitando la governance complessiva dell'intervento e la filiera delle responsabilità istituzionali;
- riconoscimento delle comunità locali come portatrici di saperi – nel corso di tutte le fasi del DP sono stati valorizzati i saperi delle comunità locali, la conoscenza diretta delle caratteristiche del proprio territorio, i contesti sociali e ambientali, permettendo di raccogliere indicazioni preziose per il miglioramento complessivo dell'opera e per la riduzione degli impatti negativi;
- inclusione democratica – si è trattato a tutti gli effetti di un percorso importante di inclusione democratica di tutti i soggetti coinvolti, che ha permesso di riaffermare il valore di un approccio partecipativo alla gestione delle grandi opere. Il DP è stata la sede dove tentare di contemperare gli interessi di tutti i soggetti coinvolti, compiendo analisi multicriteri per ragionare su possibili soluzioni agli impatti negativi.

Un ruolo fondamentale nello svolgimento del DP è stato svolto dai sindaci dei comuni del Lotto 1 e del Lotto 2 che in prima persona hanno preso parte a tutte le fasi del DP, assumendosi spesso l'onere di fare sintesi rispetto a quelle che erano le richieste prevalenti a livello territoriale, segnalando e talvolta ingaggiando attori fondamentali per lo svolgimento del DP, individuando criticità e interferenze per le comunità e proponendo soluzioni alternative, segnalando situazioni puntuali a livello territoriale.

I benefici ottenuti non escludono la presenza di macro-criticità sia sul percorso che sui contenuti progettuali. Per esempio in talune circostanze è stato evidenziato come le asimmetrie informative, peraltro difficilmente risolvibili se non aumentando notevolmente la durata del DP, tra RFI/ITALFERR e i partecipanti abbiano determinato uno squilibrio nell'argomentazione e nel sostegno delle diverse posizioni. O come vi siano rimaste alcune aree sulle quali sarebbe stata necessaria una maggior disponibilità di dati (non prevista in fase di PFTE), o ancora temi rispetto ai quali ci sarebbe stato di risposte più puntuali.

Come citato qui sopra, a proposito del consolidamento di reti di relazioni fiduciarie nel sistema degli attori coinvolti, c'è stato un unanime apprezzamento e riconoscimento dell'investimento e dell'attenzione con cui RFI e ITALFERR hanno partecipato a tutte le fasi del percorso.

8 LA VALUTAZIONE DEI PARTECIPANTI SUL DIBATTITO PUBBLICO

La Commissione Nazionale Dibattito Pubblico con la Raccomandazione n.3, punto 4, “prevede che “nella fase di svolgimento del dibattito pubblico, il Coordinatore o la Coordinatrice del medesimo dovrà rilevare e considerare le aspettative – sia esplicite sia indirette – dandone conto nella relazione conclusiva, degli interlocutori coinvolti nel dibattito pubblico e presti attenzione al grado di soddisfazione dei medesimi interlocutori [...] in merito all'andamento e agli esiti dello stesso dibattito pubblico”, sono stati elaborati due questionari rivolti ai soggetti che hanno preso parte agli incontri: uno, anonimo, destinato ai soggetti privati, un altro rivolto alle Amministrazioni e ai soggetti pubblici.

Il risultato della rilevazione, volto a conoscere il ‘sentiment’ dei partecipanti al Dibattito Pubblico, consentirà di orientare l'azione della Commissione e di riferire più compiutamente al

Parlamento in merito all'andamento di questo importante strumento di partecipazione. I questionari sono distribuiti esclusivamente dal Coordinatore del Dibattito Pubblico che cura anche la registrazione dei relativi esiti all'interno del database per la rilevazione del sentiment. La distribuzione dei questionari è esclusivamente a cura del Coordinatore del Dibattito Pubblico, che ne trasferisce gli esiti alla Commissione, insieme agli originali (digitali o cartacei). La Commissione utilizzerà esclusivamente i questionari trasmessi dal Coordinatore del Dibattito Pubblico.”

A tal fine nell'ambito del presente DP sono stati predisposti due questionari online: il primo dedicato alle Amministrazioni e ai Soggetti Pubblici, il secondo rivolto invece ai Soggetti Privati. Al primo hanno risposto 10 Amministrazioni comunali, al secondo 48 Soggetti Privati.

Qui di seguito vengo riportati i risultati.

8.1 Questionario per le Amministrazioni e i Soggetti Pubblici

8.1.1 Sezione 1- Informazioni essenziali sulle Amministrazioni e i soggetti pubblici partecipanti

Le amministrazioni che hanno risposto al questionario

1. Comune di Cremona
2. Comune di Piadena Drizzona
3. Comune di San Fiorano
4. Comune Di Malagnino
5. Comune di Acquanegra Cremonese
6. Comune di Cappella de' Picenardi
7. Comune di Vescovato
8. Comune di Codogno
9. Comune di Pizzighettone
10. Comune di Pieve San Giacomo

Competenza formale del soggetto pubblico o dell'Amministrazione rispetto alla questione oggetto del Dibattito Pubblico

1. territoriale;
2. sindaco;
3. ottima;
4. amministrazione comunale;
5. amministrazione coinvolta;
6. interesse diretto sul tracciato della variante su territorio comunale;
7. nessuna;
8. amministrazione comunale.

Eventuali obiettivi specifici per i quali il soggetto pubblico o l'Amministrazione ha comunque ritenuto opportuna la propria partecipazione al Dibattito Pubblico

1. conoscere nuovo sviluppo ferroviario
2. interesse da parte della comunità



3. è stato indispensabile apportare il contributo comunale e relative richieste inerenti il progetto di raddoppio ferroviario e per la risoluzione delle criticità riscontrate
4. presentare le necessità della comunità rappresentata
5. interesse diretto sul tracciato della variante
6. tutela dell'interesse della collettività cittadina a fronte di un intervento di valorizzazione di un punto strategico e vitale per il nostro territorio
7. in primis obiettivi di tutela del territorio e definizione del perimetro all'interno del quale trovare nuove soluzioni progettuali che tengano conto delle osservazioni e delle aspettative dell'amministrazione comunale, dei cittadini e degli operatori economici che svolgono attività nei pressi di Pizzighettone

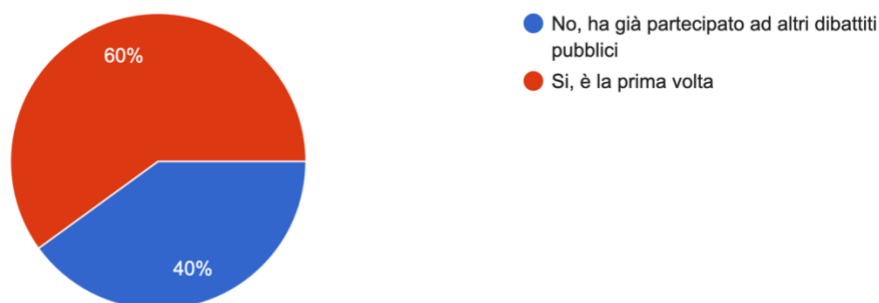
Le iniziative dibattimentali che il soggetto pubblico o l'Amministrazione ha condiviso o promosso nell'ambito del processo di Dibattito Pubblico

1. riunioni, avvisi, informazioni sul sito, risposte dirette a singoli cittadini
2. modifica viabilità verso il comune di Codogno
3. consumo di suolo e nuova viabilità
4. dibattito pubblico eseguito sul territorio
5. incontro pubblico
6. proposte di variazione congiunta ad altri comuni del tracciato Cremona-Piadena
7. incontri con sindaci locali e dibattito pubblico aperto ai portatori di interesse
8. incontri itineranti ed incontri ad hoc con gruppi di cittadini, funzionali alla redazione di osservazioni, successivamente racchiuse all'interno del nostro documento del 20 febbraio 2024

8.1.2 Sezione 2 - Le attese rispetto al percorso partecipativo insito nel Dibattito Pubblico

E' la prima volta che l'Amministrazione o il soggetto pubblico partecipante prende parte ad un Dibattito Pubblico?

10 risposte

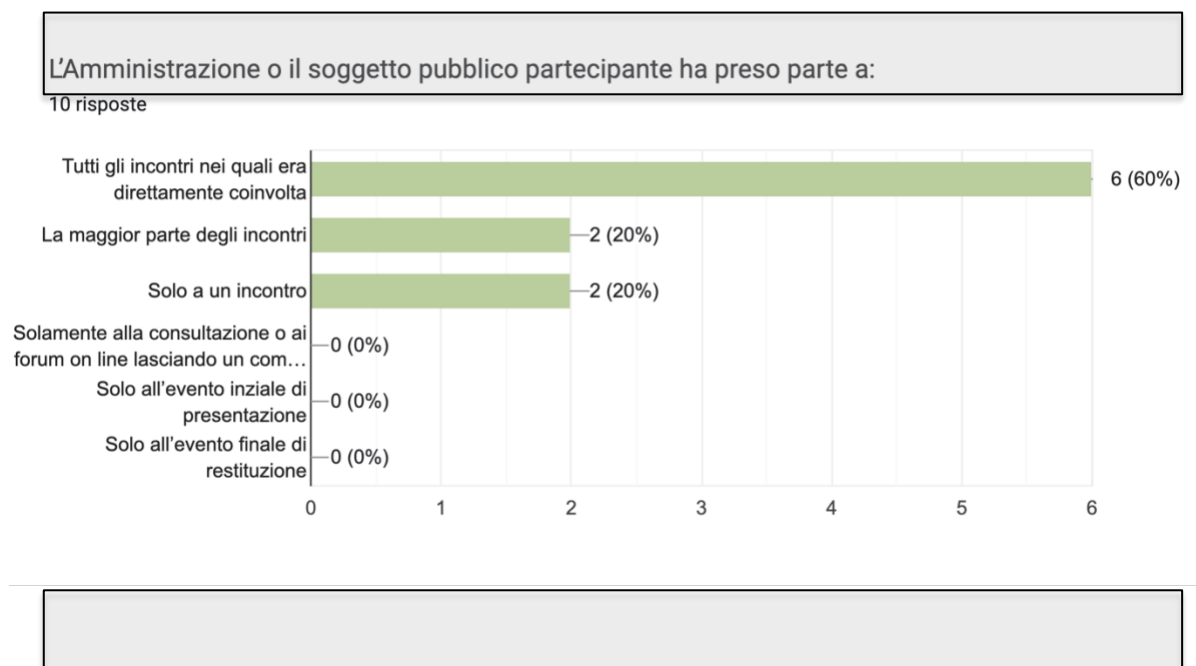


Quali sono le attese dell'Amministrazione o del soggetto pubblico partecipante rispetto al Dibattito Pubblico?

1. soddisfacimento delle richieste;
2. una maggior comprensione delle attività per il pubblico;

3. recepimento proposte dall'ente evidenziate nel dibattito pubblico;
4. ascolto alle osservazioni e contributi proposti;
5. utilità del dibattito pubblico per la divulgazione e comprensione del progetto da parte della cittadinanza, con la possibilità di proporre eventuali risoluzioni alle criticità riscontrate;
6. essere ascoltato;
7. che vengano percepite le proposte presentate;
8. condivisione e soluzioni delle criticità in modo condiviso con i territori in fronte ad un'opera di importanza strategica nazionale;
9. oltre alla puntuale richiesta di riscontro alle criticità finora rilevate, chiediamo ad RFI la possibilità di approfondire dal punto di vista tecnico 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 idonea per la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria all'altezza di ponte adda, 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 (es. Franco idraulico);
10. conoscere quali sono i pareri di tutti i soggetti interessati; capire quali sono le scelte progettuali adottate dal RFI.

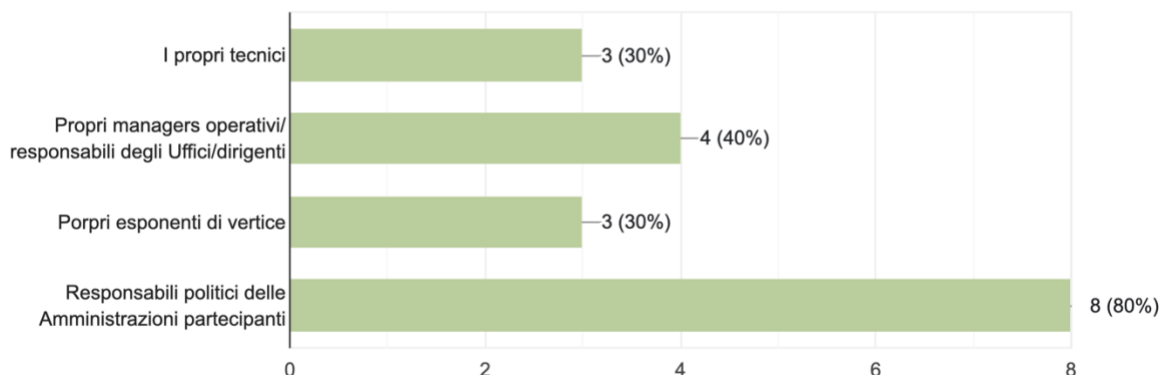
8.1.3 Sezione 3 – Qual è l'effettivo coinvolgimento dell'Amministrazione e del soggetto pubblico partecipante al Dibattito Pubblico





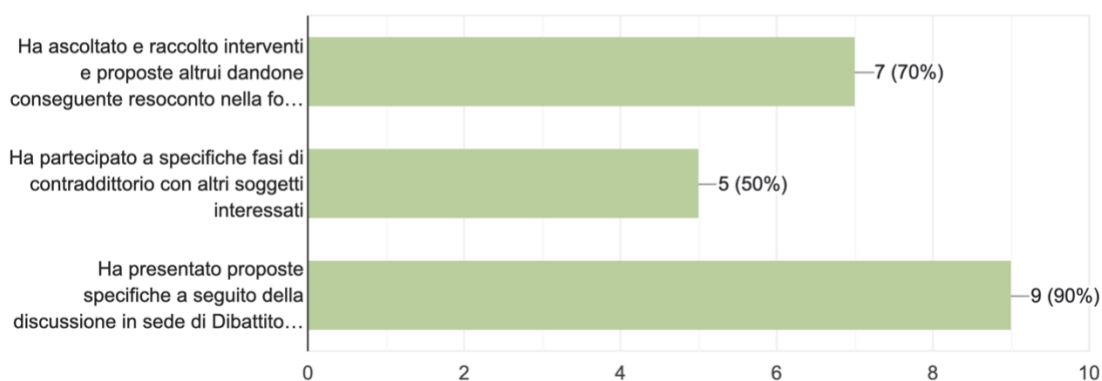
L'Amministrazione o il soggetto pubblico ha partecipato mediante:

10 risposte



Durante lo svolgimento del Dibattito Pubblico, l'Amministrazione o il soggetto pubblico partecipante:

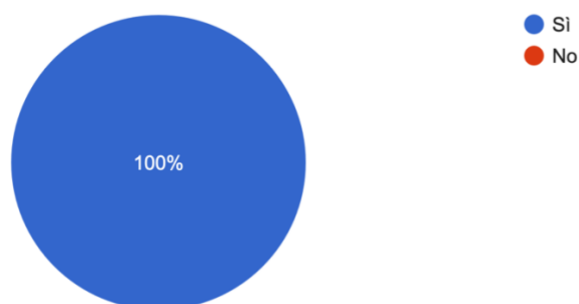
10 risposte



8.1.4 Sezione 4 – Informazioni sul progetto oggetto del Dibattito Pubblico

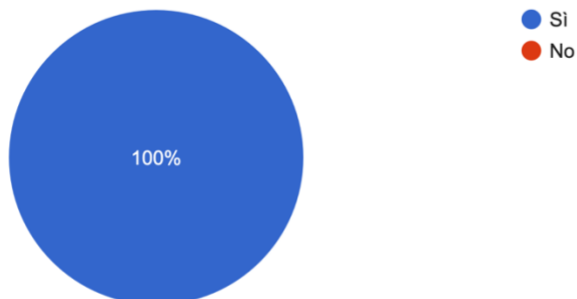
Le informazioni fornite dalle Amministrazioni o dai soggetti pubblici partecipanti durante gli incontri si soffermano adeguatamente anche sull'opportunità...ervento e/o sulla sua progettazione complessiva?

10 risposte



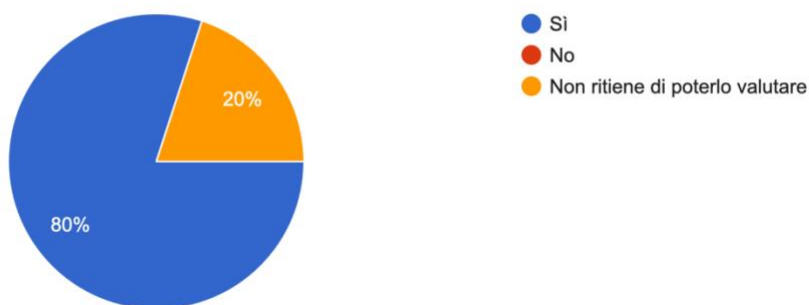
Le informazioni fornite durante gli incontri hanno trattato le possibili alternative anche con riferimento a questioni specifiche?

10 risposte



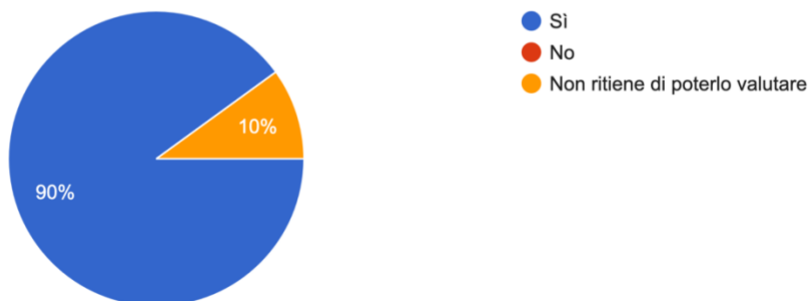
In generale, l'informazione fornita durante il dibattito è bilanciata?

10 risposte



I mezzi e gli strumenti di informazione utilizzati sono coerenti con il tipo di informazione e con i destinatari?

10 risposte



Quali altri mezzi o strumenti di informazione ritiene più idonei?

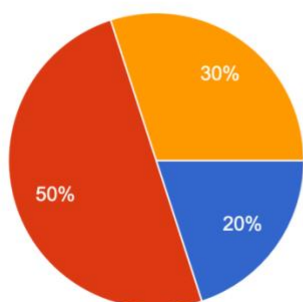
1. nessun altro;
2. da migliorare la facilità di reperimento della documentazione di progetto, assicurarsi un perfetto collegamento digitale quando viene interessato un vs relatore da remoto;



3. mail diretta;
4. nessuno;
5. prossimi incontri pubblici di aggiornamento che vedano la disponibilità dei tecnici RFI/Italferr a relazionare.

Come valuta il clima degli incontri?

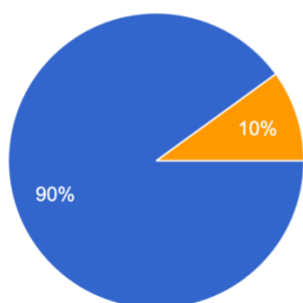
10 risposte



- Ottimale (sereno/disteso/di fiducia e ascolto reciproco)
- Molto buono (abbastanza disteso. Generale fiducia e disponibilità all'ascolto.)
- Discreto (lievemente teso/alcuni momenti di tensione. Scarsa fiducia e difficoltà all'ascolto.)
- Non mette a proprio agio (molto teso, di conflitto. Fiducia e disponibilità all'asc...

Gli organizzatori e i conduttori degli incontri del Dibattito Pubblico svolgono il proprio ruolo con la necessaria terzietà?

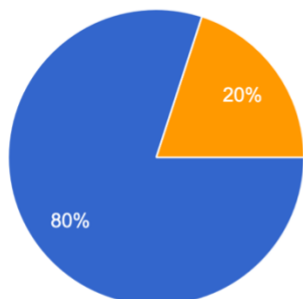
10 risposte



- Sì
- No
- Non ritiene di poterlo valutare

Durante lo svolgimento del Dibattito Pubblico, il Coordinamento del Dibattito Pubblico svolge un ruolo di imparzialità e di garanzia di inclusività?

10 risposte

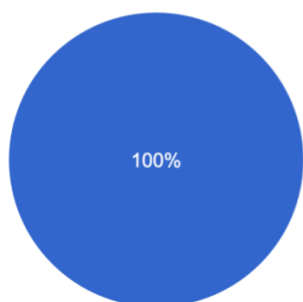


- Sì
- No
- Non ritiene di potersi esprimere



L'Amministrazione o il soggetto pubblico partecipante si sente libero di poter esprimere la propria posizione in ogni momento del Dibattito Pubblico?

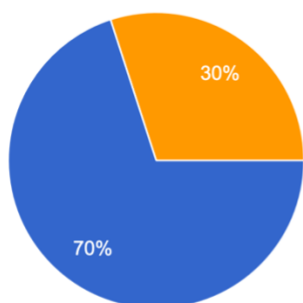
10 risposte



- Sì
- No
- Non ritiene di potersi esprimere

L'Amministrazione o il soggetto pubblico partecipante ritiene che durante gli incontri emergano effettivamente i punti di vista di tutti gli attori in gioco?

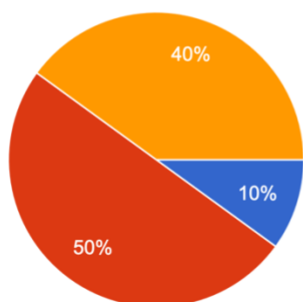
10 risposte



- Sì
- No
- Non ritiene di potersi esprimere

La posizione dell'Amministrazione o del soggetto pubblico partecipante in merito al tema trattato è cambiata a seguito del Dibattito Pubblico?

10 risposte

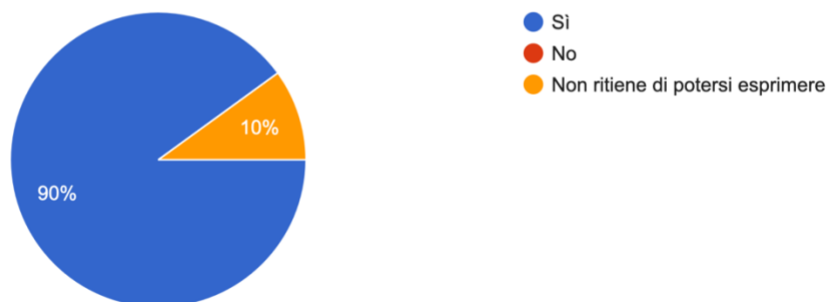


- Sì
- No
- In parte



Un'esperienza di questo tipo è, a giudizio dell'Amministrazione o del soggetto pubblico partecipante, da replicarsi anche ai fini di altri interventi?

10 risposte



L'Amministrazione o il soggetto pubblico partecipante cosa suggerirebbe per migliorare, in futuro, l'organizzazione di altri dibattiti pubblici?

1. maggiore esposizione delle alternative;
2. pubblicizzare maggiormente alla cittadinanza al fine di favorire il coinvolgimento
3. nessun suggerimento;
4. focalizzazione maggiore del contesto territoriale in oggetto;
5. migliorare la connessione e le call con Roma o Milano;
6. nessuno;
7. la procedura medesima;
8. una condivisione tempestiva dei progetti ed una sintesi preliminare degli interventi, da condividere con la cittadinanza anche attraverso i canali di informazione dedicati. si auspica un'informazione più diretta e capillare anche nei confronti dei soggetti coinvolti da espropri e/o da disagi temporanei legati alle nuove opere. fornire, compatibilmente con i limiti tecnici, le tempistiche di intervento in maniera più esplicita;
9. nessuno.

8.2 Questionario per i Soggetti Privati

8.2.1 Sezione 1 – Qualche informazione sui partecipanti

Anno di nascita

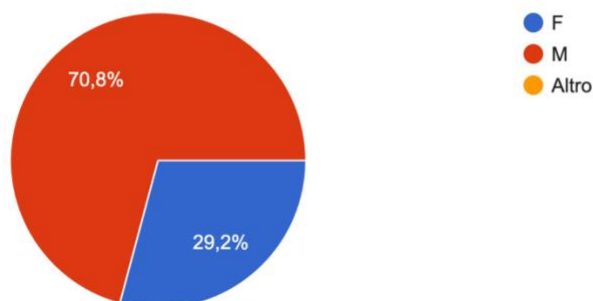
48 risposte

nov 51	13	nov 1963	3	gen 1976	19
dic 76	8	ago 1964	2	apr 1977	19
ago 1950	31	set 1964	26	feb 1978	9
apr 1954	30	lug 1965	7 10	mag 1978	30
giu 1954	15	set 1965	13	ago 1981	15
apr 1955	6	ott 1966	7 31	gen 1982	21
nov 1955	18	nov 1966	3	ott 1984	11
ago 1957	15	mar 1967	3	mar 1985	2
dic 1957	4	ago 1969	25	nov 1988	8
feb 1958	12	set 1969	11	nov 1990	14



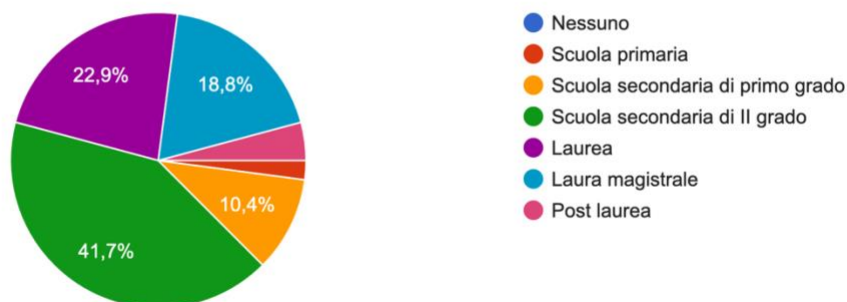
Genere (M/F/Altro)

48 risposte



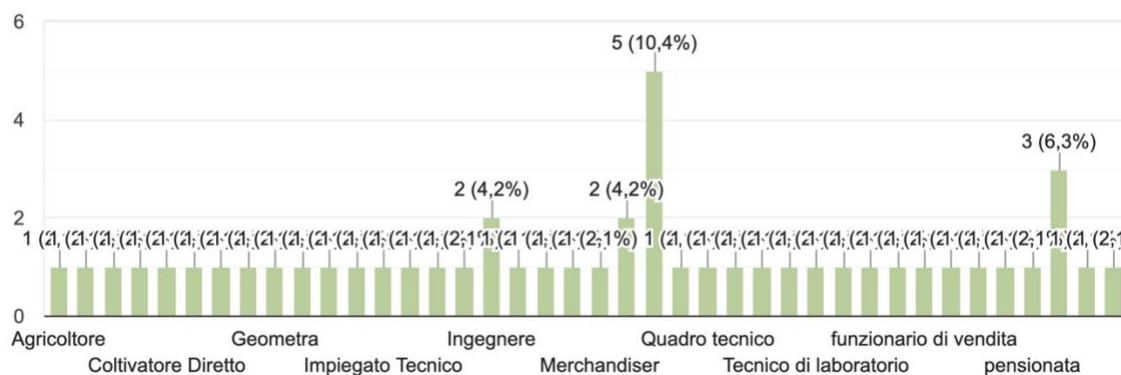
Titolo di Studio

48 risposte



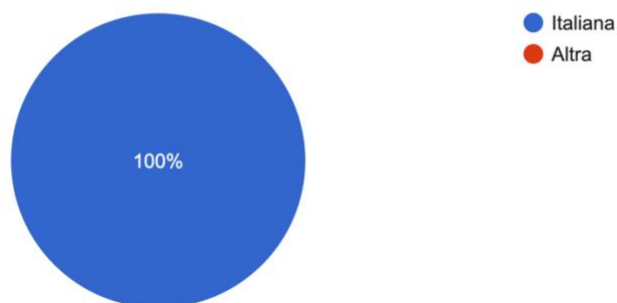
Professione

48 risposte



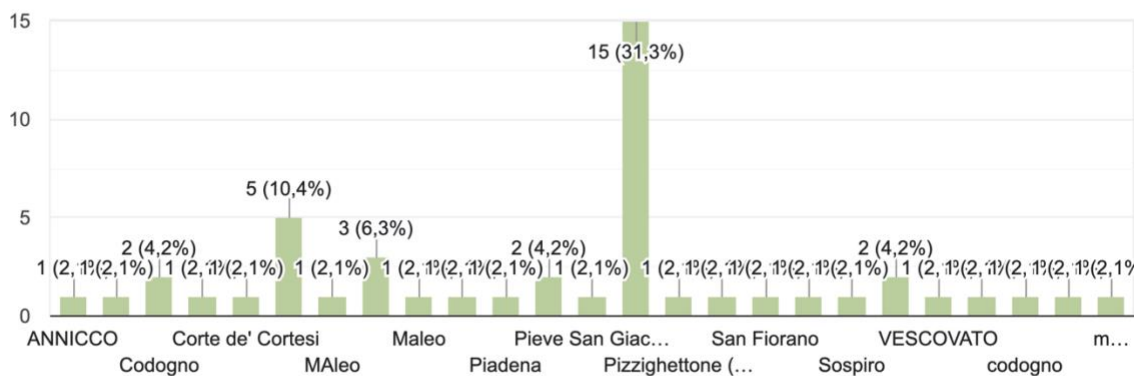
Nazionalità

48 risposte



Comune di residenza

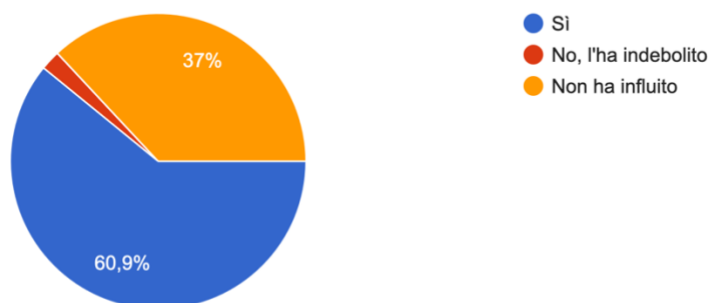
48 risposte



8.2.2 Sezione 2 – La sua partecipazione alla vita collettiva

Se è già impegnato/a in un'organizzazione o prende parte alla vita collettiva, questa sua partecipazione a un Dibattito Pubblico ha rafforzato il suo impegno civico?

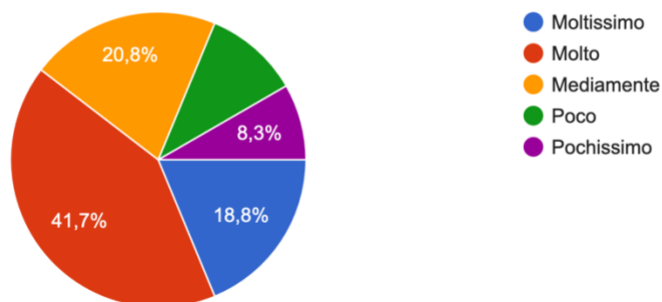
46 risposte





Quanto, secondo lei, i cittadini possono influenzare le scelte politiche partecipando alla vita associativa o ai processi partecipativi come i dibattiti pubblici?

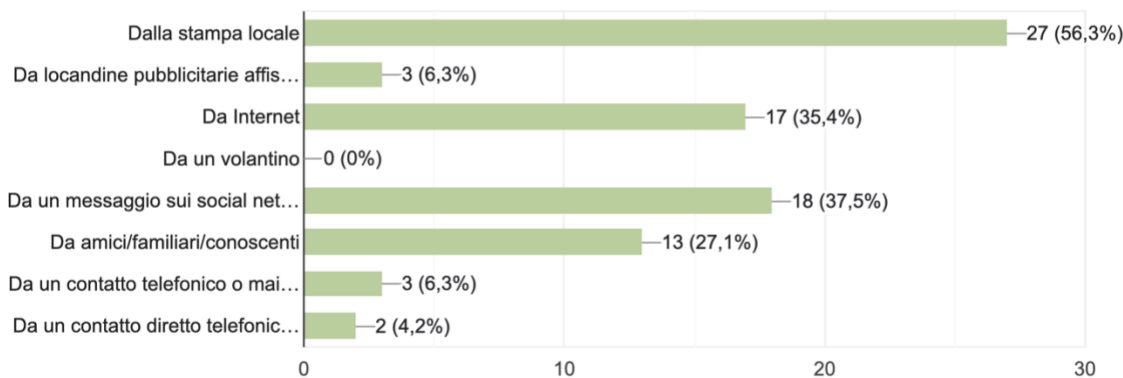
48 risposte



8.2.3 Sezione 3 – La sua partecipazione a questo Dibattito Pubblico

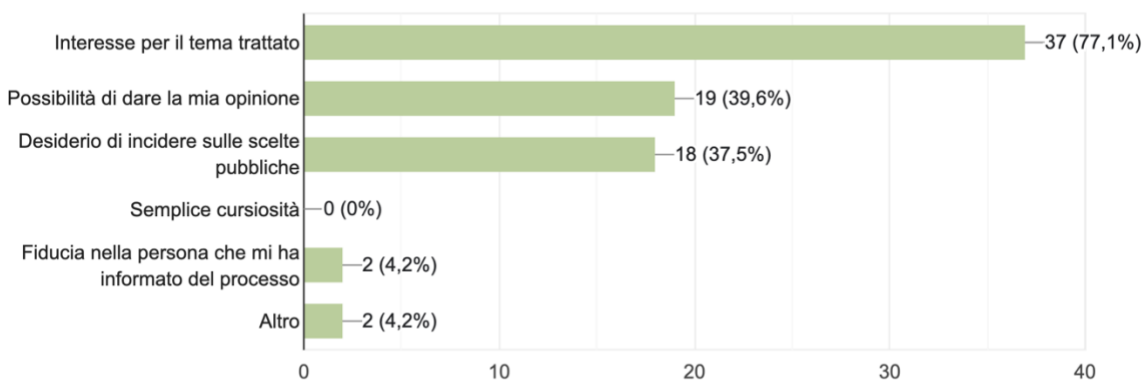
Come ha saputo della realizzazione di questo percorso partecipativo?

48 risposte



Cosa l'ha indotto a partecipare?

48 risposte

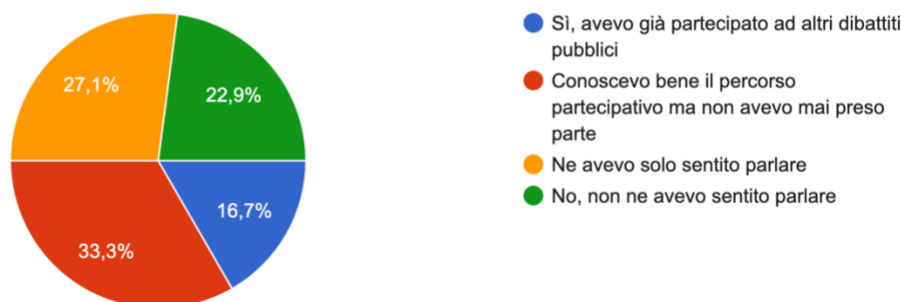




8.2.4 Sezione 4 – Le attese rispetto al percorso partecipativo insito nel Dibattito Pubblico

Prima di prendere parte al presente Dibattito Pubblico, era a conoscenza di questa forma di partecipazione?

48 risposte



Cosa si aspetta da questo Dibattito Pubblico?

1. chiarimenti, una accelerazione del processo realizzativo dell'opera, meno ostacoli nel percorso, la risoluzione di piccoli malintesi e intralci, la divulgazione ampia delle informazioni, la creazione di un consenso partecipato;
2. che vengano ascoltate le proposte migliorative e di risparmio della popolazione impattata dal progetto in modo da rendere l'opera pubblica un'occasione di sviluppo e attrattività del territorio e non solo un motivo di disagio e di accettazione passiva di quanto imposto da altri;
3. che le opere pubbliche non danneggino i cittadini;
4. mi aspetto che vengano prese in considerazione le richieste inoltrate dai cittadini;
5. che il lotto 2 venga realizzato in affiancamento al binario esistente come per il lotto 1; rimodulazione cavalcaferrovia, studiare alternative: interrompere temporaneamente la via di comunicazione attuale e realizzare in sede, rispetto a alternative che prevedono nuove costruzioni su terreno agricolo;
6. ascolto;
7. che venga scritta una relazione con tutte le osservazioni fatte e che venga inviata ai soggetti che si occuperanno di redigere il progetto definitivo ma anche agli enti e al ministero che dovranno approvare il progetto;
8. un ripensamento del progetto di ferrovie nella località di Pizzighettone;
9. che i cittadini possano essere coinvolti nelle decisioni che li riguardano;
10. chiarimenti e approfondimenti sull'argomento;
11. l'accoglimento delle osservazioni effettuate;
12. avere una visione d'insieme e dei temi approfonditi e ascoltare altri pareri;
13. la possibilità, ancorché remota, di aver ancora voce in capitolo, per influenzare una scelta importantissima. per la cittadinanza ma sottovalutata dalle istituzioni;
14. poco, vista l'impossibilità di cambiare le scelte già fatte;
15. il fatto che ci sia un dibattito pubblico, sicuramente permetterà di valutare, andando ad integrare, perfezionare, tutta una serie di aspetti che, per un'opera in fase di progettazione, potrebbero essere sfuggiti ai tecnici preposti. il confronto costruttivo con i residenti, i quali vivono il territorio, sicuramente favorisce anche un aspetto, "la condivisione ";
16. collaborazione, coinvolgimento, interazione;



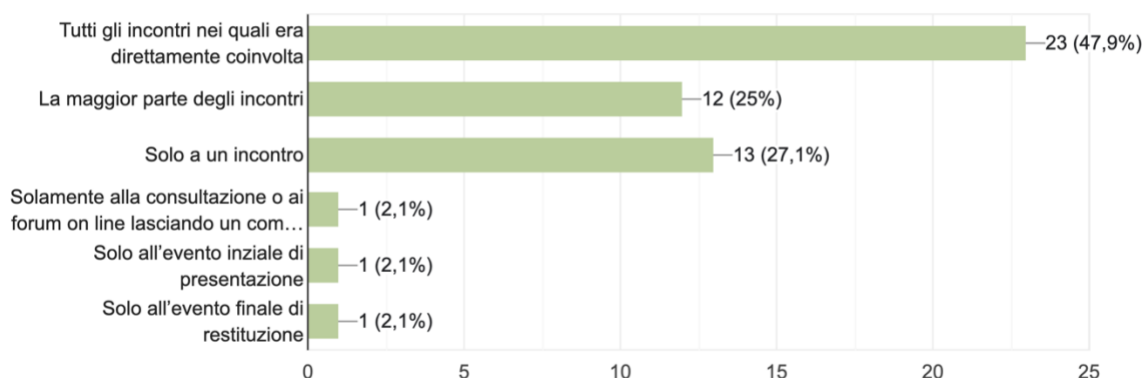
17. un contributo costruttivo rispetto al tema;
18. che vengano prese in considerazione le istanze della cittadinanza e che non venga distrutto il territorio;
19. che le proposte dei cittadini, soprattutto dei residenti del Villaggio Pirelli, vengano accolte e realizzate;
20. modifiche al progetto;
21. che alcune scelte vengano considerate, compresa la messa in opera dell'intero progetto
22. che vengano presi seriamente in considerazione i suggerimenti di miglioramento o di modifica del progetto. in particolare quelli che ne richiedono la riduzione dei tempi di realizzazione, del consumo di suolo, del mantenimento in esercizio della linea attuale e in generale tutti quelli che hanno come finalità l'interesse pubblico;
23. che vengano prese in considerazione tutte le problematiche che ognuno ha esposto riguardante il raddoppio ferroviario;
24. ascolto da parte degli enti organizzatori in merito alle problematiche del territorio;
25. poter dare il mio contributo per migliorare un'opera che avrà un impatto fortissimo (in alcuni casi devastante) sul territorio;
26. che alcune delle richieste fatte siano prese in seria considerazione per modificare, dove serve, il progetto;
27. che vengano prese in adeguata considerazione le osservazioni e le criticità emerse dai cittadini;
28. che non sia solo una farsa;
29. che nascano domande e si prospettino alternative valide per migliorare eventuali proposte avanzate, alla luce di bisogni e necessità dei cittadini e del territorio;
30. di modificare l'ipotesi più semplice e senza aver messo sul basic alternative che ci sono per realizzare il raddoppio durevole e meno impattante nel tempo;
31. informazioni e un rapporto diretto con ferrovie dello stato;
32. mi aspetto che le considerazioni ed indicazioni apportate vengano discusse tra le parti in causa affinché si possano trovare insieme soluzioni soddisfacenti ai bisogni degli enti incaricati dei lavori pubblici ma anche dei bisogni dei cittadini e residenti coinvolti dalle lavorazioni;
33. bisogna cambiare il tracciato che crea devastazioni ai suoli agricoli e al paesaggio;
34. che vengano accolte le richieste delle persone direttamente dal raddoppio ferroviario senza dover adire alle vie legali che sono solo perdita di tempo e di denaro inutili!!!;
35. conoscere e capire;
36. miglioramento del progetto;
37. che la CT VIA consideri attentamente tutte le osservazioni sviluppate e dia seguito con prescrizioni vincolanti per RFI;
38. obiettivo è trovare la soluzione progettuale migliore e meno impattante per il territorio in funzione delle sue esigenze e caratteristiche;
39. capire meglio cosa comporterà il raddoppio, gli impatti che genererà, se si può cambiare il progetto;
40. risposte da parte dell'ente esecutore dei lavori;
41. poter dire la mia;
42. capire meglio gli interventi
43. che il progetto definitivo tenga presente le osservazioni fatte da cittadini, associazioni, amministrazioni, nel limite della fattibilità di tali istanze;
44. che vengano valutati i suggerimenti delle osservazioni;
45. che le criticità esposte siano considerate e risolte;
46. informazioni, possibilità di condividere punti di vista, rendere meno impattante l'opera;

47. mi aspetto che l'opera cambi.

8.2.5 Sezione 5 – La sua effettiva partecipazione a questo dibattito

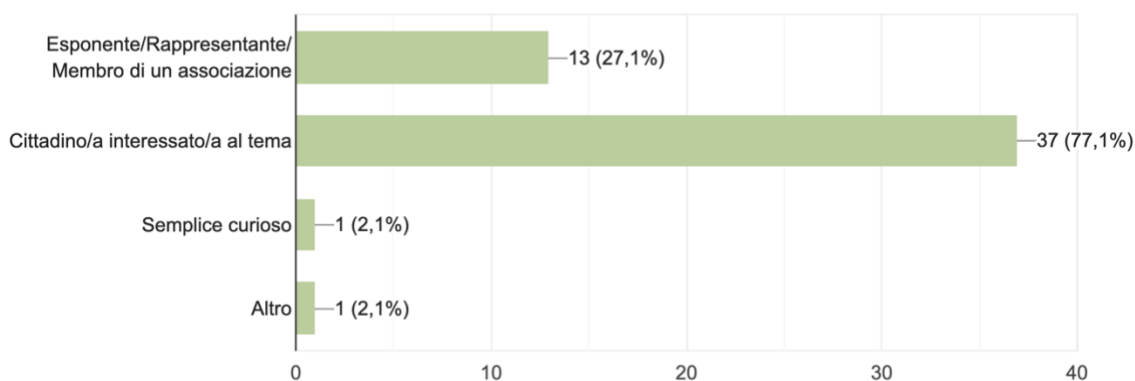
Lei ha partecipato a:

48 risposte



Lei partecipa a questo Dibattito Pubblico in qualità di:

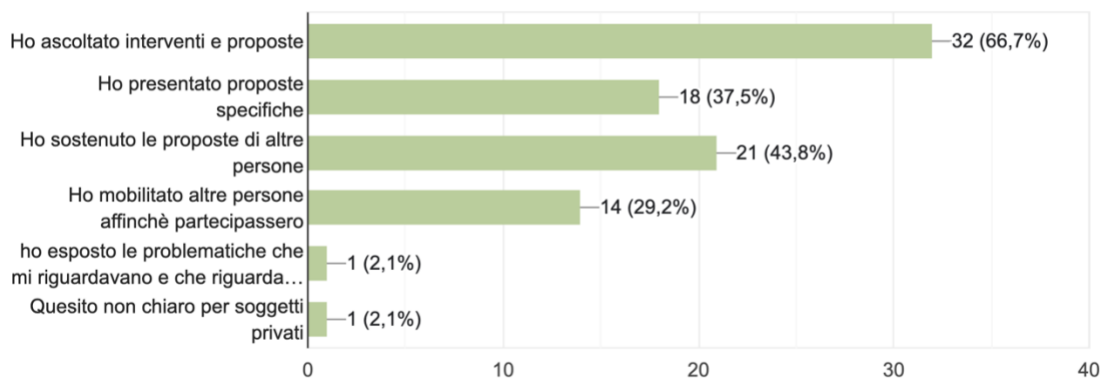
48 risposte





Durante lo svolgimento del Dibattito Pubblico, l'Amministrazione o il soggetto pubblico partecipante:

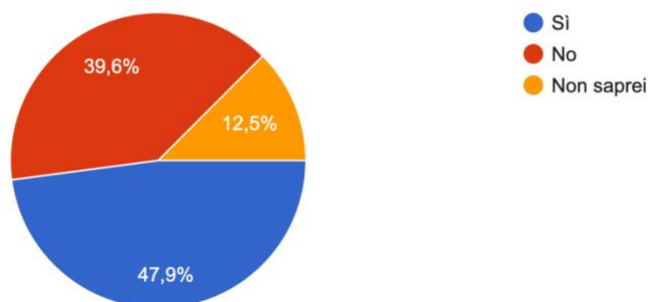
48 risposte



8.2.6 Sezione 6 – Informazioni sul progetto oggetto del Dibattito Pubblico

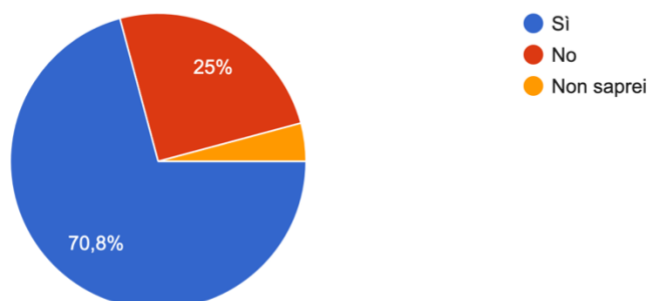
Le informazioni fornite durante gli incontri sul tema trattato sono state complete?

48 risposte



Le informazioni fornite durante gli incontri sul tema trattato sono state esposte e presentate con chiarezza?

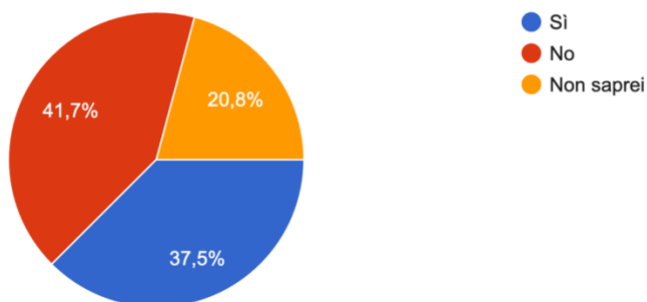
48 risposte





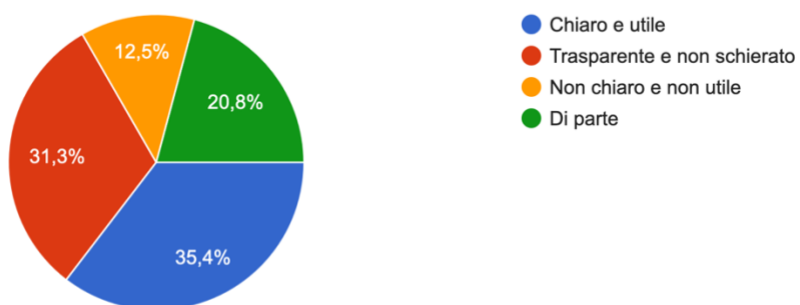
Le informazioni fornite durante gli incontri sul tema trattato sono state bilanciate e rappresentative di tutti i punti di vista?

48 risposte



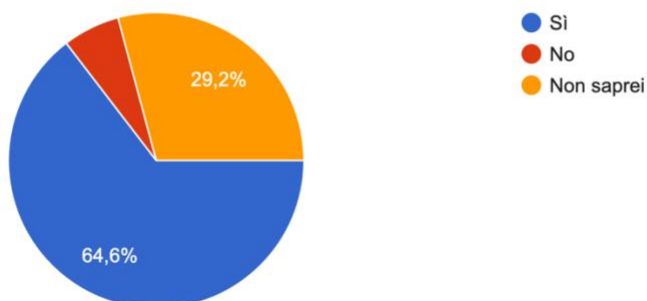
Se durante gli incontri sono intervenuti degli esperti su questioni tecniche o specifiche, come considera il loro intervento?

48 risposte



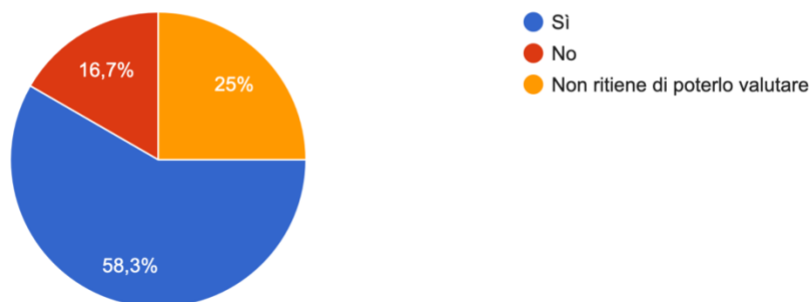
Il sito internet del progetto è completo ed aggiornato?

48 risposte



I mezzi e gli strumenti di informazione utilizzati sono coerenti con il tipo di informazione e con i destinatari?

48 risposte



Quali altri mezzi o strumenti di informazione ritiene più idonei?

1. Ho apprezzato l'approccio. Il sito internet peraltro non è così semplice da consultare, essendo unico per l'intera linea. Forse si potrebbe consentire l'estrapolazione di elementi o estratti o particolari di mappa per i soli tratti di interesse o di curiosità. Ho provato ad ingrandire il particolare della soluzione del mio Paese ma non sono riuscito; peraltro anche nel piccolo consentito ho visto quello che desideravo vedere;
2. stampa e affissioni, perché buona parte della popolazione non si informa sui social o su internet di queste cose;
3. stampa;
4. riprese con drone e rendering progetto;
5. .
6. nessuno;
7. ho apprezzato la possibilità di rivedere le riunioni a cui non ho potuto partecipare, tuttavia negli incontri dal vivo ho trovato di difficile lettura le informazioni proiettate sullo schermo per la scarsa qualità della proiezione. Spesso gli interventi dei tecnici collegati in streaming erano molto disturbati. Non ho gradito il rimando alla consultazione della documentazione del sito di RFI, documentazione molto tecnica non accompagnata da alcuna relazione o spiegazione, e molto male organizzata sul sito. Il nome dei documenti è un codice e i documenti sono suddivisi in macro-argomenti ma all'interno della cartella dell'argomento non c'è un'ulteriore suddivisione per località, ad es., che avrebbe facilitato e velocizzato la consultazione. A mio avviso dovrebbero essere catalogati meglio e anche la scarsa qualità delle immagini nei PDF in alcuni casi non permette la corretta lettura del contenuto;
8. sfruttare Poste Italiane per consegnare porta a porta l'informazione sull'evento e gli incontri pianificati;
9. informazione locale;
10. aggiornamento portale internet;
11. -
12. replicare incontri con parti in causa es abitanti in case limitrofe, pendolari ecc.;
13. canale WhatsApp;
14. dibattiti pubblici;
15. la stampa locale;
16. televisione;
17. non saprei;
18. informazioni via mail ai soggetti interessati;

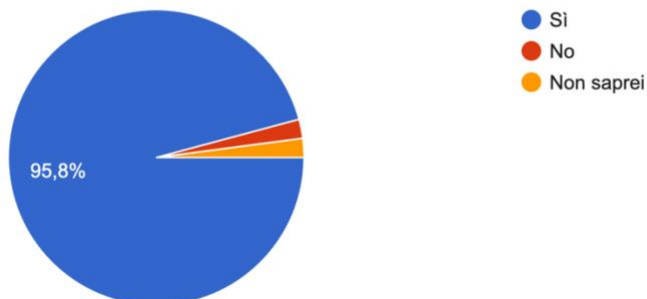
19. sarebbe utile pubblicizzare tali eventi con maggior anticipo;
20. newsletter;
21. maggiori dettagli sulle opere che hanno impatto nei vari territori;
22. molto utili quelli adottati, e in particolare ho apprezzato la disponibilità ad affrontare i temi e le problematiche sollevate con modalità molto adattive;
23. cartaceo;
24. i mezzi di informazione utilizzati erano idonei. Non ne suggerisco altri;
25. incontri itineranti su tutto il territorio coinvolto, assieme ai cittadini, per analizzare ogni singola opera e il loro impatto;
26. nessun altro;
27. organizzare e pubblicizzare meglio futuri incontri;
28. incontri tecnici con i progettisti;
29. informazioni su carta raggiungerebbero un numero superiore di cittadini, a volte senza dimestichezza su strumenti digitali;
30. il sito internet con il progetto molto fruibile e una trattazione più chiara e trasparente negli incontri;
31. va bene così;
32. mail informative ed altri incontri in presenza tra i vari interlocutori;
33. SMS;
34. rapporto più diretto tra l'amministrazione interessata dal progetto e il cittadino coinvolto direttamente dall'opera che verrà eseguita!!!;
35. non saprei;
36. mi pare che siano già in uso mezzi idonei;
37. obbligo ai comuni di pubblicizzare i DP con tutti i mezzi a disposizione (comprese pubbliche affissioni);
38. gli strumenti informazione migliore sono gli incontri sul territorio;
39. invio di una lettera da parte del proprio Comune di residenza;
40. il problema più grande sono gli orari degli incontri, incompatibili con chi lavora;
41. informazioni dai sindacati;
42. messaggistica per ricordare gli appuntamenti;
43. affissione di cartellonistica presso le bacheche comunali;
44. quelli usati sono adeguati, penso potrebbero essere rafforzati da un sistema di messaggistica istantanea;
45. mi sarei aspettato che il mio Comune avesse pubblicizzato la presenza del dibattito pubblico;
46. lettere agli interessati dagli espropri;
47. informatori cittadini, stampa e distribuzione di dettagli sugli interventi e sugli espropri;
48. maggior numero di assemblee a livello cittadino.



8.2.7 Sezione 7 – Il processo partecipativo nel Dibattito Pubblico

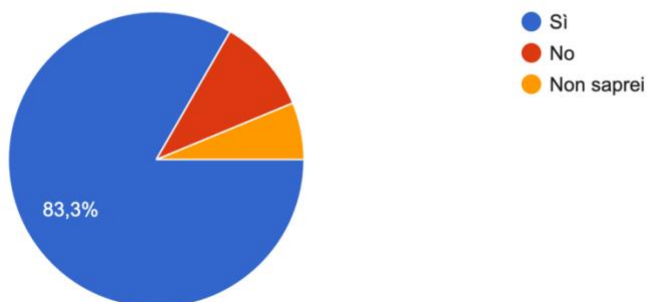
Gli obiettivi di questo processo partecipativo sono chiari?

48 risposte



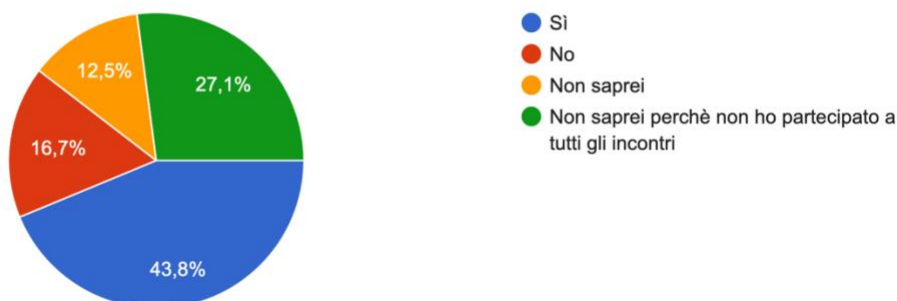
L'organizzazione del processo (fasi, metodo, ecc.) le è spiegata nel dettaglio chiaramente?

48 risposte



Il numero degli incontri e la loro struttura sono adatti?

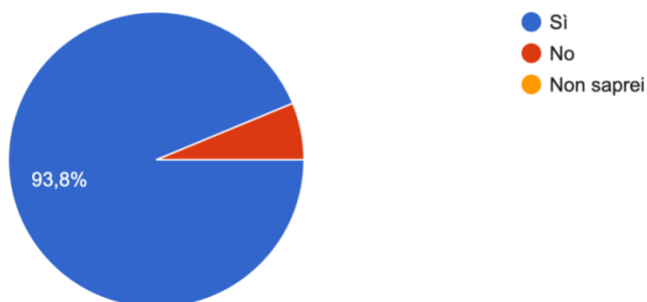
48 risposte





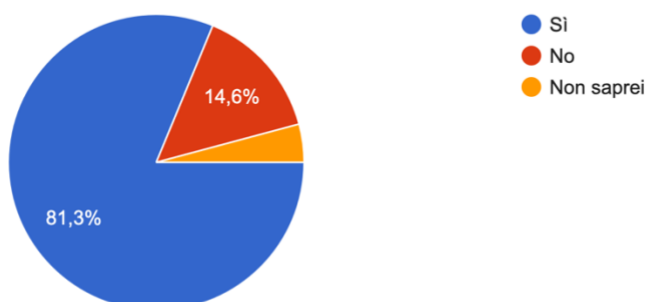
Ha potuto aver maggiori chiarimenti e informazioni sul tema grazie alla partecipazione all'incontro/agli incontri?

48 risposte



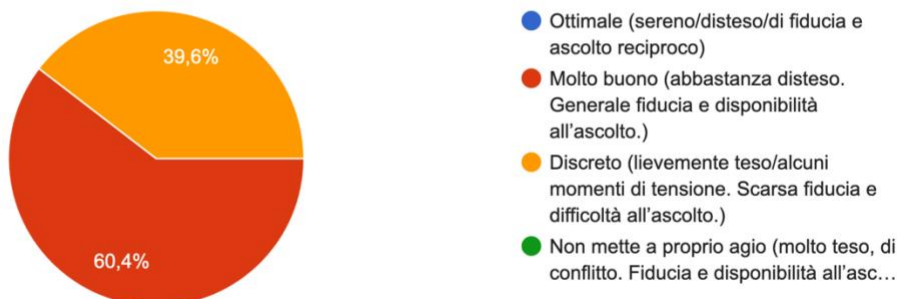
Durante il dibattito pubblico sono stati individuati ed approfonditi i nodi tematici più controversi e conflittuali di suo interesse?

48 risposte



Come valuta il clima degli incontri?

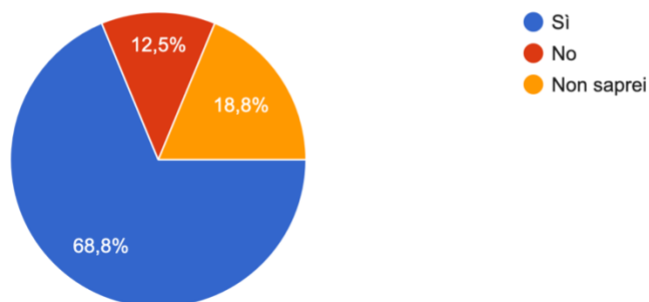
48 risposte





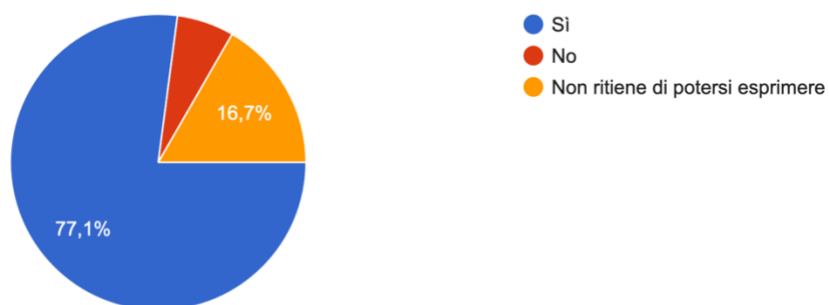
Gli organizzatori e i conduttori degli incontri del Dibattito Pubblico svolgono un ruolo di terzietà e neutralità?

48 risposte



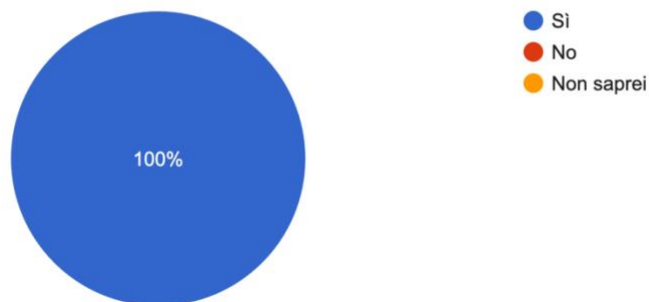
Durante lo svolgimento del Dibattito Pubblico, il Coordinamento del Dibattito Pubblico svolge un ruolo di imparzialità e di garanzia di inclusività?

48 risposte



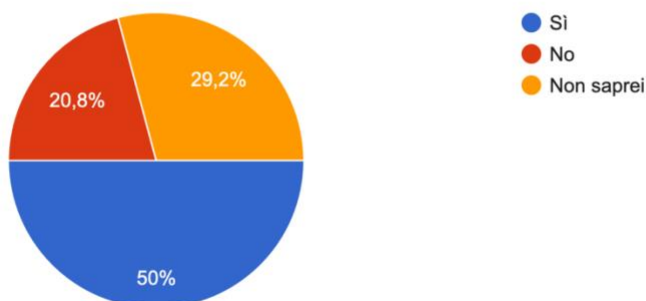
Si sente libero/a in ogni momento di poter esprimere la sua opinione?

48 risposte



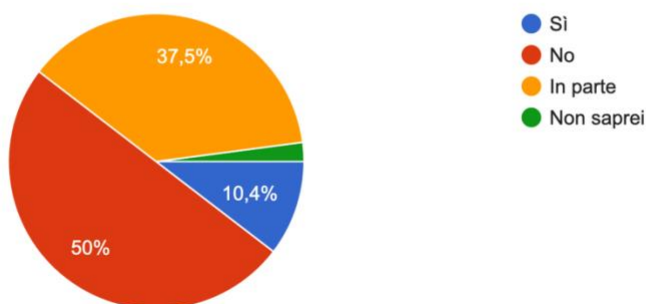
Pensa che durante gli incontri emergano i punti di vista di tutti?

48 risposte



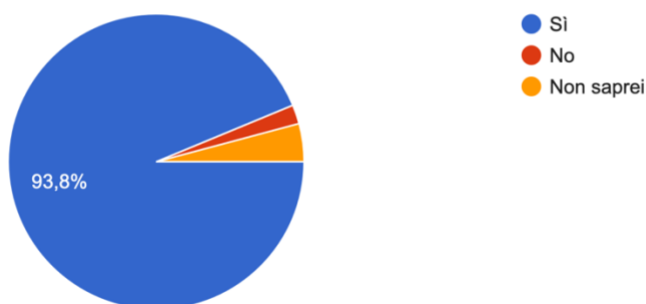
La sua opinione sul tema trattato è cambiata a seguito del processo partecipativo?

48 risposte



Parteciperebbe di nuovo a un'esperienza di questo tipo (anche su un altro tema) oppure consiglierebbe a un conoscente di partecipare a un percorso del genere se gli venisse proposto?

48 risposte



Cosa suggerirebbe per migliorare, in futuro, l'organizzazione di altri processi partecipativi?

1. non saprei;
2. ho apprezzato l'approccio come vi dicevo più sopra. anzi lo ho trovato davvero interessante e stimolante. forse i tempi della convocazione erano un po' stretti, la data divulgata troppo a ridosso. questo aspetto è facilmente migliorabile;
3. di fare almeno due incontri, uno di apertura e di informazione come ora, e uno di sintesi dove si raccolgano le proposte e i pareri dei progettisti sugli stessi;



4. maggiori informazioni preliminari;
5. .
6. una comunicazione più capillare dell'argomento trattato, considerando che la maggior parte della popolazione anziana non utilizza internet e preferisce partecipare in presenza. Inoltre in base ai soggetti impattati considerare di fare le riunioni in giorni e orari più fruibili;
7. organizzare meglio gli orari;
8. una migliore informativa dei tempi e degli argomenti;
9. distribuzione di materiale per seguirne poi se proiettato;
10. non è chiaro come fanno a gestire questo dibattito pubblico e non si comprende da che parte sono schierati;
11. divulgare meglio la data dell'incontro;
12. non saprei, nel caso specifico, ho riscontrato una particolare attenzione di ascolto per problematiche che sono state portate all'attenzione del coordinatore del dibattito stesso;
13. informazione più capillare, orari più consoni ai lavoratori;
14. non saprei, mi pare che le modalità di diffusione delle informazioni partecipative sia stata adeguata;
15. maggior trasparenza nel dare le informazioni;
16. maggiore informazione sul territorio;
17. poter disporre della documentazione cartacea, magari presso gli uffici tecnici comunali, al fine di poter accedere più facilmente ai documenti di più stretto interesse;
18. riunioni più dettagliate;
19. nessun suggerimento;
20. momenti di democrazia diretta anche assieme ai decisori politici del territorio, per avviare un confronto costruttivo;
21. prendendo ad esempio il caso specifico, concentrerei l'attenzione sul tratto di territorio interessato ad ogni singolo incontro, senza parlare di tutto il tracciato in tutti gli incontri;
22. maggiori dettagli riguardo i criteri progettuali e le eventuali varianti;
23. avere a disposizione materiale prima dell'incontro;
24. collegamenti con consulenti via chat, più chiari, e (in questo caso) disegni progettuali più chiari, a disposizione e di facile consultazione;
25. con una trattazione chiara con punti cardine (es. i muri in c.a. a destra e sinistra per tutta la lunghezza dei 4 km che interessa il paese di Pizzighettone, gli ho visti sul progetto ma alle riunioni non avevo inteso) che sono alla base del progetto che pur essendo ben condivisibile, deve chiarire gli aspetti di impatto sul territorio, sulla vita delle persone non solo durante la costruzione ma per l'esercizio dell'infrastruttura che deve essere fatta ma non dove è ora proposta da RFI;
26. non dovrebbero esserci articoli di giornale che dicono molte inesattezze e contribuiscono a riscaldare il clima;
27. quanto già esposto nel presente questionario;
28. non so;
29. organizzare per tempo più incontri dal punto di vista numerico, ma soprattutto più ristretti alle persone direttamente coinvolte dai temi affrontati!!;
30. pubblicizzare meglio l'evento;
31. focalizzare maggiormente le tematiche specifiche per il tipo di assemblea che si incontra, meno dispersione;
32. migliorare la pubblicità degli incontri con obblighi specifici delle amministrazioni comunali
33. secondo me è stato organizzato bene gli incontri sul territorio e con i soggetti direttamente interessati sono fondamentali;



34. più incontri, più tempo per capire il progetto, un ruolo dei comuni per spiegare cosa avviene sul territorio;
35. valutare giorni e orari degli incontri, se rivolti ai cittadini questi lavorano ed è necessario pensare a giorni e il sabato o orari, dopo le 19 per garantire la partecipazione senza obbligare i cittadini a prendere permessi o ferie;
36. più tempo;
37. molti più incontri su tutto il territorio, analisi espropri, ecc.;
38. rendere più fruibili i documenti di progetto, perché non è molto facile trovarli (mettere un link chiaro e diretto, per esempio, nel sito del dibattito pubblico);
39. penso che il coordinatore del dibattito, che dovrebbe svolgere un ruolo di terzietà, non dovrebbe essere pagato dal committente dell'opera;
40. maggiore informazione a livello locale sulla presenza e finalità del DP;
41. un maggior coinvolgimento dei comuni.

9 CREDITI

Struttura Commissariale

Chiara de Gregorio – Commissario Straordinario di Governo per il Raddoppio Ferroviario
Codogno - Mantova

Proponente dell'opera

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Rosa Pannetta - Referente RFI per il Dibattito Pubblico - Direttrice *Investimenti Area Nord Ovest*
Giovanni Tamburo - *Direzione Investimenti Area Nord Ovest – Progetti Milano B – Referente di Progetto*

Alessandra Antonella Piovan - *Direzione Investimenti Area Nord Ovest – Progetti Milano B - Project Manager*

Alessandro Poli *Direzione Investimenti Area Nord Ovest – Progetti Milano B – Project Engineer*

ITALFERR S.p.A. – Soggetto Tecnico Progettista

- **Vito Manitta**
- **Alessia Malcangi**
- **Alessio Pincioli**
- **Tommaso Capitanio**
- **Gloria Dajelli**
- **Claudio Moccagatta**
- **Paolo Sega**

Dibattito Pubblico

- **Raoul Saccorotti** - Coordinatore del Dibattito Pubblico – **POA s.r.l.s.**

Team di supporto

- **Andrea Gallero Alloero** (esperto di governance dei processi complessi)
- **Simona Grondona** (esperta nella comunicazione di progetti di trasformazione territoriale) - **POA s.r.l.s.**
- **Nicoletta Piersantelli** (paesaggista, esperta nella facilitazione di processi di trasformazione territoriale) - **POA s.r.l.s.**
- **Guido Capanna Piscè** (esperto nella protezione e valorizzazione del patrimonio ambientale) - **POA s.r.l.s.**

Organizzazione e Comunicazione: **POA s.r.l.s.**

LE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE COINVOLTE

Le Amministrazioni Comunali hanno svolto un ruolo chiave nel corso del DP, favorendo la relazione con gli stakeholder territoriali, promuovendo l'ingaggio di soggetti chiave, raccogliendo e facendo sintesi delle proposte delle Comunità Locali. Inoltre un ruolo di sintesi è stato svolto dalla Provincia di Cremona e un contributo significativo è stato portato dal Parco Adda Sud. In particolare si ringraziano:

- **Mario Ghidelli** – Sindaco di San Fiorano
- **Dante Sguazzi** – Sindaco di Maleo



- **Francesco Passerini e Giovanni Bolduri** – Sindaco e Assessore all’Urbanistica di Codogno
- **Luca Moggi e Marco Boccoli** – Sindaco e Vicesindaco di Pizzighettone
- **Maria Maddalena Visigalli e Barbara Gamba** – Sindaco e Assessore di Grumello Cremonese ed Uniti
- **Daniele Oreste Bricchi** – Sindaco di Acquanegra Cremonese
- **Carlo Vezzini** – Sindaco di Sesto ed Uniti
- **Gianluca Galimberti e Simona Pasquali** - Sindaco e Assessore Comune di Cremona
- **Donato Losito e Giuseppe Zini** – Sindaco e Assessore di Malagnino
- **Luca Bodini** – Vicesindaco di Vescovato
- **Maurizio Morandi** – Sindaco di Pieve San Giacomo
- **Raffaele Leni** – Sindaco di Cappella de’ Picenardi
- **Mario Bazzani** – Sindaco di Torre de’ Picenardi
- **Matteo Priori** – Sindaco di Piadena
- **Paolo Mirko Signoroni** – Presidente Provincia di Cremona
- **Francesco Bergamaschi** – Presidente Parco Adda Sud

Inoltre si ringraziano:

- Regione Lombardia
 - **Dante Scoccianti** - Dirigente della Struttura Rete Ferroviaria e Metropolitana dell’Unità Organizzativa Infrastrutture ferroviarie e Opere Pubbliche della Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche
- Uffici delle Amministrazioni Comunali coinvolte:
 - **Damiano Dosio** – Comune di Pizzighettone
 - **Francesca Geroldi** – Comune di Pieve San Giacomo
 - **Silvia Pinfiretti** – Comune di Codogno
- Uffici Tecnici della Provincia di Cremona
- **Rosolino Azzali** - Portavoce del Sindaco di Cremona
- **Paolo Capelli e Marco Buccellè** per il supporto all’organizzazione degli incontri di approfondimento a Pizzighettone
- Tutti coloro che, nella fase preliminare, sono stati intervistati come testimoni privilegiati e portatori d’interesse