



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

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

 **ITALFERR**  
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

# Dibattito Pubblico

**Raddoppio della linea  
Codogno - Cremona - Mantova**

**TRATTA CODOGNO- PIADENA**

*[www.dpcodognopiadena.it](http://www.dpcodognopiadena.it)*



***CONTRIBUTO AL DIBATTITO***

**Ippolito Lombardo**



## **Premessa**

L'istituto del dibattito pubblico sulle grandi opere d'interesse generale è stato introdotto nell'ordinamento italiano dall'art. 22 del d.lgs. n. 50 del 2016 (Codice dei contratti pubblici) con la finalità di realizzare un'effettiva inclusione democratica "dal basso", affinché, almeno per le opere più importanti per la vita della società, le decisioni non siano più rimesse solo ad una sovrana determinazione dell'Amministrazione ma il prodotto di un confronto dialettico con gli amministrati.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 76 del 2018 ha individuato modalità, tipologie e soglie dimensionali delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico. Tuttavia è possibile avviare un dibattito pubblico facoltativamente, l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore può indirne, infatti, la procedura su propria iniziativa quando ne rileva l'opportunità.

L'obiettivo del Dibattito Pubblico è mettere in atto tutte le azioni per garantire l'informazione sull'intervento, favorire il confronto tra tutti i partecipanti al dibattito - facendo emergere le posizioni in campo, anche attraverso il contributo di esperti, evitando che ci siano posizioni non rappresentate - al fine di arricchire e migliorare la realizzazione dell'opera.

In tal senso, chiunque lo ritenga opportuno, **può proporre osservazioni, contributi, spunti di riflessione che verranno resi disponibili a tutti sul sito [www.dpcodognopiadena.it](http://www.dpcodognopiadena.it).**

Qui di seguito viene presentata un modello molto semplice di come strutturare un contributo, ma verranno anche raccolti e pubblicati elaborati più complessi, arricchiti da immagini o quanto altro possa rendere maggiormente comprensibile la posizione che si vuole rappresentare rispetto al Raddoppio Ferroviario della linea Codogno-Cremona-Piadena.

## **MODULO BASE**

### **Nome Cognome**

Ippolito Lombardo

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

Ippolito.l0mbard0@tutanota.com

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

Pizzighettone

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



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

Buongiorno ho una serie di quesiti a cui vorrei porre la vostra attenzione

1) Nel cavalcaferrovia che collegherà la SP234 alla SP84 ho notato una criticità che potrebbe essere importante, nell'elaborato NM3R01R26P6OC0000007A.pdf si può notare come alle coordinate 44.59 ci sia un meccanico, il quale ha fatto montare da nemmeno un anno una BTS di Iliad, per cui probabilmente potrebbero insorgere difficoltà nell'esproprio di quel terreno e potrebbe essere utile revisionare il progetto allungando il cavalcaferrovia. E se è attualmente disponibile un rendering di quel cavalcaferrovia

2) Se è stata presa in considerazione l'idea invece di un raddoppio totale della linea, quella di mantenere il binario unico e inserire vari punti di movimento in modo da incrementare la capacità della linea quanto basta per avere un servizio adeguato alle necessità del territorio (che come detto da voi è caratterizzato da piccoli comuni e da bassa densità abitativa, sempre che non si voglia poi approfittare del raddoppio per far diventare Mantova scalo cruciale per collegare la Lombardia con altre località) e magari con i fondi risparmiati potenziare altre linee come la Cremona-Pavia attualmente ancora nemmeno elettrificata.

3) come mai per il tratto Codogno-Pizzighettone è stato deciso di mantenere il tracciato originale di 150 anni fa e non fare una variante che magari permettesse di raggiungere una classe di velocità maggiore alla linea.

4) Non ho capito di preciso quali saranno i 4km di linea che dovranno essere sollevati e di quanto, ho capito il ponte sull'Adda di circa 2m ma non il resto.

5) Se sono stati presi impegni/ convenzioni/ *memorandum d'intesa* tra RFI e Trenord circa il servizio sostitutivo sia tra Codogno che tra Cremona o se comunque verranno fatti.

6) se Trenord all'aumentare della capacità della linea ha intenzione di aumentare la frequenza di treni passeggeri o meno. Degno di nota ricordare che dal 2018 ha tagliato parte delle corse perché ritenute a detta loro poco frequentate e sostituite con bus.

7) se è stato calcolato l'impatto ambientale causato dall'aumento di traffico su strada nei 5 anni di chiusura dell'esercizio ferroviario della linea





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

**13/01/2024**

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