



**Dibattito pubblico**  
**Tratta Codogno - Piadena**  
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**

**COMITATO PENDOLARI inOrario**



## **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**

Matteo Casoni – Rappresentante comitato pendolari inOrario linea Mantova – Cremona - Milano

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

[inorario@inorario.com](mailto:inorario@inorario.com)

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

Cremona, Via Caprera 39



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

In merito ai lavori di raddoppio della linea Piadena – Cremona – Codogno, desideriamo portare all'attenzione del dibattito pubblico le seguenti osservazioni del Comitato Pendolari inOrario:

- Per i lavori della tratta Piadena – Cremona vorremmo sapere se ci saranno interruzioni di linea prolungati, con eventuale trasbordo su gomma, come fatto per la tratta Mantova – Bozzolo oppure se si procederà in esercizio.  
In caso di chiusura della linea, 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 parte Mantova – Bozzolo, il numero di pendolari, soprattutto verso Milano, è decisamente inferiore, rispetto quello che inizia da Piadena.
- 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 moltiplicano, queste non fossero in grado di effettuare la linea Cremona – Piacenza per problemi con i sovrappassi già presenti.  
Per eventuali altre ipotesi (vedi Cremona – Treviglio – Milano o Cremona – Fidenza – Milano) teniamo a sottolineare che la linea è già in uso anche per il servizio pendolare e l'immissione di ulteriori treni potrebbe peggiorare la situazione, collassandole del tutto.  
In particolare poi, teniamo a segnalare che la tratta Cremona – Treviglio vede il primo tratto Cremona – Olmeneta (a binario unico) in condivisione con la linea Cremona – Brescia e che la deviazione Cremona – Fidenza – Milano prevederebbe un “cambio banco” a Fidenza, per proseguire per Milano, in quanto l'immissione sulla linea Milano – Bologna, provenendo dalla Fidenza è in “direzione” Bologna.  
In questo caso, una alternativa su gomma sarebbe impraticabile visto l'alto numero di pendolari interessati, che richiederebbe la predisposizione di circa 10 pullman in sostituzione di ogni collegamento Cremona – Codogno, almeno per i treni RE.

**Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo**

Cartine, immagini, schemi, ecc.

**Data 08/02/2024**