

## Dibattito Pubblico

### NPP 0368 - Raddoppio linea Codogno – Cremona – Mantova

#### Fase 2: Raddoppio tratta Codogno – Piadena

#### 1. Premesse su procedura

Il Dibattito Pubblico è stato introdotto nell’ordinamento italiano dall’art. 22 del D.lgs. n. 50/2016 con lo scopo di garantire un più ampio coinvolgimento degli enti territoriali e della società civile nei processi decisionali riguardanti le grandi opere d’interesse generale che hanno un impatto economico, sociale e ambientale per la collettività.

Con Decreto Ministeriale del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) n. 76/2018 è stato pubblicato il “Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico”.

#### 2. Descrizione dell’opera

Nel Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia è riportata la pianificazione di “Riqualificazione Milano – Codogno – Cremona - Mantova”. La linea ferroviaria esistente Codogno – Cremona – Mantova si sviluppa nella bassa pianura lombarda per una lunghezza complessiva di circa 90 km.



*Sviluppo planimetrico del tracciato Codogno – Cremona – Mantova*

La Fase 2 del progetto di raddoppio è divisa in due lotti:

- Lotto 1: da Codogno (km 0+000 LS) a Cava Tigozzi (km 22+159 LS);
- Lotto 2: da Cremona (km 27+330 LS) a Piadena (km 55+286 LS).

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Società con socio unico soggetta all’attività di direzione e coordinamento di  
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell’art. 2497 sexies del  
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. euro 31.528.425,067,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300





La tratta compresa tra Cava Tigozzi e Cremona non è oggetto di intervento in quanto già a doppio binario. Il raddoppio di tale tratta è stato attivato 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 Cava Tigozzi.

Il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) prevede la realizzazione della nuova sede ferroviaria a doppio binario e dei relativi impianti e apparati tecnologici e di trazione elettrica. È inclusa inoltre la riqualificazione delle stazioni e dei PRG di Acquanegra Cremonese, Cava Tigozzi, Torre de Picenardi, Cremona e delle fermate di Pizzighettone, Ponte D'Adda, Villetta Malagnino e Gazzo P.S.G.

Il progetto, infine, prevede la soppressione di tutti i passaggi a livello (PL) di linea tramite realizzazione di opportune nuove opere sostitutive. Si specifica, tuttavia, che, per le opere sostitutive denominate NV03 e NV04 (Comune di Maleo), NV08 (Comune di Pizzighettone), NV09 (Comune di Grumello Cremonese) e NV10 (Comune di Acquanegra Cremonese), necessarie alla soppressione dei PL nei rispettivi Comuni, a valle delle interlocuzioni con le varie Amministrazioni comunali sono stati sviluppati i Progetti Definitivi, a breve si procederà con le Conferenze di Servizi decisorie e, pertanto, non sono oggetto del Dibattito Pubblico in argomento.

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

### **3. Ragioni ed obiettivi**

Il progetto di raddoppio della linea Codogno – Piadena ha come obiettivo quello di potenziare le prestazioni del servizio ferroviario passeggeri e merci. I principali benefici attesi dal raddoppio nello scenario a regime sono:

- l'aumento della regolarità della circolazione;
- la riduzione dei tempi di percorrenza;
- il miglioramento della fruibilità degli impianti da parte dei viaggiatori.

### **4. Alternative**

Nell'ambito del PFTE sono state esaminate diverse ipotesi progettuali alternative al fine di individuare la miglior soluzione da sviluppare.

Nel dettaglio, dalle analisi svolte è emerso che:

- per il Lotto 1 (tratta Codogno – Cava Tigozzi) la soluzione ottimale consiste nella realizzazione del raddoppio in stretto affiancamento, con l'interruzione dell'esercizio ferroviario;



- per il Lotto 2 (tratta Cremona – Piadena) la soluzione ottimale prevede la realizzazione di nuova sede a doppio binario in variante, ad una distanza di circa 20 m tra l'asse del binario esistente e l'asse del nuovo binario più vicino, eccetto in corrispondenza degli impianti e dei cavalcaferrovia esistenti ove è previsto il raddoppio in stretto affiancamento.

## **5. Dimensione dell'impatto territoriale**

Gli interventi in progetto rientrano nel territorio della Regione Lombardia e in particolare interessano la Provincia di Lodi nei Comuni di Codogno, Maleo e San Fiorano e la Provincia di Cremona nei comuni di Pizzighettone, Grumello Cremonese ed Uniti, Acquanegra Cremonese, Sesto ed Uniti, Cremona, Malagnino, Sospiro, Vescovato, Pieve S. Giacomo, Cappella de' Picenardi, Torre de' Picenardi e Piadena Drizzona.

## **6. Organizzazione e principali caratteristiche del cantiere**

Al fine di realizzare le opere in progetto, è prevista l'installazione di una serie di aree di cantiere (campo base, cantieri operativi, aree tecniche, aree di stoccaggio, aree di deposito temporaneo) lungo il tracciato della linea ferroviaria, individuate in base a:

- disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare;
- lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate;
- facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con quella principale;
- minimizzazione del consumo di territorio, dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico e delle interferenze con il patrimonio culturale esistente.

Per quanto riguarda eventuali approfondimenti specifici, si suggerisce di fare riferimento agli elaborati relativi al Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica pubblicato sul sito del CNDP al seguente link: <https://www.mit.gov.it/dibattito-pubblico-rfi-raddoppio-tratta-codogno-piadena>