



**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***

**Libera Associazione Agricoltori**

**Alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico**

**Al Signor Presidente**  
*Dott.ssa Caterina Cittadino*  
pec: [cndp@pec.mit.gov.it](mailto:cndp@pec.mit.gov.it)

p.c. **Commissaria Straordinaria**  
*c.a. Ing. Chiara De Gregorio*  
[c.degregorio@rfi.it](mailto:c.degregorio@rfi.it)

p.c. **Ing. Rosa Pannetta – Rappresentante RFI Ente aggiudicatore**  
[rfi-din-dino@pec.rfi.it](mailto:rfi-din-dino@pec.rfi.it)

p.c. **Ing. Giovanni Tamburo – Responsabile del procedimento di RFI**  
[rfi-din-dpi.eo.tb@pec.rfi.it](mailto:rfi-din-dpi.eo.tb@pec.rfi.it)

p.c. **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**  
**Direz. Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie**  
pec: [dg.tf@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tf@pec.mit.gov.it)

p.c. **Regione Lombardia**  
**Direzione Generale Trasporti e mobilità sostenibile**  
pec: [trasporti@pec.regione.lombardia.it](mailto:trasporti@pec.regione.lombardia.it)

p.c. **Provincia di Cremona**  
pec: [protocollo@provincia.cr.it](mailto:protocollo@provincia.cr.it)

p.c. **Comune di Cremona**  
pec: [protocollo@comunedicremona.legalmail.it](mailto:protocollo@comunedicremona.legalmail.it)

p.c. **Comune di Malagnino (CR)**  
pec: [comune.malagnino@pec.regione.lombardia.it](mailto:comune.malagnino@pec.regione.lombardia.it)

p.c. **Comune di Sospiro (CR)**  
pec: [comune.sospiro@pec.regione.lombardia.it](mailto:comune.sospiro@pec.regione.lombardia.it)

p.c. **Comune di Vescovato (CR)**  
pec: [comune.vescovato@pec.regione.lombardia.it](mailto:comune.vescovato@pec.regione.lombardia.it)

p.c. **Comune di Pieve S. Giacomo (CR)**  
pec: [comune.pievesangiaco@pec.regione.lombardia.it](mailto:comune.pievesangiaco@pec.regione.lombardia.it)

p.c. **Comune di Cappella de' Picenardi (CR)**  
pec: [comune.cappelladepicenardi@pec.regione.lombardia.it](mailto:comune.cappelladepicenardi@pec.regione.lombardia.it)

**Segreteria Libera Associazione Agricoltori Cremonesi**

P.zza del Comune, 9 – 26100 Cremona  
tel.: +39 0372 465305 fax: +39 0372 461608  
e-mail: [direzione@liberacr.it](mailto:direzione@liberacr.it) – [segreteria@liberacr.it](mailto:segreteria@liberacr.it)  
sito web: [www.liberacr.it](http://www.liberacr.it)

p.c. **Comune di Torre de' Picenardi (CR)**  
pec: [comune.torredepicenardi@pec.regione.lombardia.it](mailto:comune.torredepicenardi@pec.regione.lombardia.it)

p.c. **Comune di Piadena Drizzona (CR)**  
pec: [comunepiadenadrizzona@pec.it](mailto:comunepiadenadrizzona@pec.it)

p.c. **Italferr S.p.A. PM Nodo di Milano**  
*c.a. Ing. Giulio Marcheselli*

p.c. **POA S.r.l.s.**  
*c.a. Dott. Raoul Saccorotti*  
pec: [poa.pec@pec.it](mailto:poa.pec@pec.it)

**Oggetto: NPP 0368 Raddoppio tratta Codogno - Piadena (CUP J84H17000930009)  
Osservazioni dei soggetti portatori di interesse al Progetto di Fattibilità  
Tecnica ed Economica**

Con riferimento al progetto di fattibilità tecnica ed economica del raddoppio della line ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova tratta Cremona-Piadena la Libera Associazione Agricoltori Cremonesi **esaminati** gli elaborati tecnico-grafici delle opere in progetto, **presenta** le seguenti osservazioni affinché gli Spettabili Destinatari in indirizzo ne prendano atto, aprendo contestualmente un tavolo di concertazione con i soggetti coinvolti, e ne tengano nella dovuta considerazione in sede di redazione del progetto definitivo, con particolare riguardo ai seguenti aspetti:

**1. INTERFERENZE E IMPATTI SUI FONDI AGRICOLI**

I fondi agricoli interessati dall'opera in oggetto verranno a subire un pesante impatto sul complesso fondiario e, di riflesso, sull'esercizio dell'attività agricola con evidenti negative ricadute in termini economici e gestionali.

L'impatto più grave e decisamente devastante verrà a manifestarsi sui fondi interessati dalla tratta Cremona-Piadena laddove la soluzione progettuale prospettata, anziché considerare la collocazione del nuovo binario sull'esistente basamento realizzato e predisposto a suo tempo per ospitarne un secondo, o, in alternativa, in stretto parallelismo alla sede ferroviaria attuale come previsto nelle tratte Codogno-Cremona e Piadena-Mantova, prevede la realizzazione di nuova sede a doppio binario in variante, ad una distanza di circa 20 metri tra l'asse del binario esistente e l'asse del nuovo binario più vicino.

Detta soluzione progettuale, comprensiva delle opere di natura prettamente ferroviaria e di complementari opere stradali, oltre a confliggere con la normativa regionale riguardante il

**Segreteria Libera Associazione Agricoltori Cremonesi**

P.zza del Comune, 9 – 26100 Cremona  
tel.: +39 0372 465305 fax: +39 0372 461608  
e-mail: [direzione@liberacr.it](mailto:direzione@liberacr.it) – [segreteria@liberacr.it](mailto:segreteria@liberacr.it)  
sito web: [www.liberacr.it](http://www.liberacr.it)

contenimento dell'uso del suolo che vede purtroppo la Lombardia (Cremona terza provincia della regione) a detenere il primato nazionale nel consumo di una risorsa fondamentale e non rinnovabile, impatta pesantemente intersecando, con un senso penetrante a dir poco devastante, numerosi fondi agricoli provocandone una grave sconfigurazione morfologica senza alcun rispetto del preesistente tessuto poderale determinando sostanzialmente:

- a. Perdita di fertile superficie agricola utilizzabile (S.A.U.) con evidenti negative ripercussioni sulla organizzazione e gestione aziendale con particolare riferimento alla produzione agricola e contestuale conservazione di rigidi programmi agroambientali già avviati da tempo, accesso agli aiuti integrativi comunitari (P.A.C.), utilizzazione degli effluenti da allevamento zootecnico, con particolare riguardo al rispetto del carico azotato distribuito sul suolo che per molte aziende rappresenta il fattore limitante alla gestione degli allevamenti o alla loro espansione, quest'ultima necessaria per poter perseguire economie di scala da parte delle imprese agricole e competere in un mercato sempre più complesso e dinamico;
- a. Un aumento delle superfici reliquate e improduttive, sia per gli effetti degli scorpori sia per la presenza stessa di manufatti e opere accessorie all'infrastruttura, in particolare le nuove opere stradali responsabili di un notevole impatto sia per sottrazione di suolo sia per le numerose interferenze sulla morfologia e sulla razionale coltivazione dei fondi agricoli;
- b. Formazione di corpi reliquati di piccole, quanto irregolari, dimensioni di difficile accessibilità, coltivabilità e razionale sfruttamento economico;
- c. Un aumento dei tempi di accesso alle aree residue, che potranno essere raggiunte solo con lunghi e tortuosi percorsi di aggiramento dell'opera in progetto, considerato anche l'impatto sulla possibilità o meno di utilizzare correttamente ed in sicurezza la dotazione aziendale di macchine agricole, con un sensibile aumento dei tempi di lavorazione;
- d. Incremento dei rischi per gli operatori costretti a maggiori e più impegnative percorrenze, non sempre adeguate al contesto agrario e alle esigenze dello stesso;
- e. Maggiori oneri di ammortamento relativi ai consistenti investimenti economici realizzati negli anni (i cosiddetti miglioramenti fondiari) per rendere più efficienti e competitive le aziende insediate sia per la riduzione della superficie fondiaria di riferimento sia per una perdita di funzionalità degli stessi dovuta a vincoli vari e limitazioni che ne ridurranno di efficacia rispetto agli scopi per i quali erano stati realizzati;
- f. Forte incremento dei costi dell'opera relativi alle indennità di esproprio da corrispondere ai soggetti coinvolti per tutti i limiti che verranno imposti alla conduzione agricola dei numerosi fondi suddivisi e scorporati, caratterizzati da una propria unità funzionale, e che ciò, ai sensi dell'art. 33 comma 1 della Dpr 327/2001 (Testo Unico in materia di espropri) darà luogo ad una indennità integrativa che dovrà tenere conto della perdita di valore delle porzioni residue e dei danni economici arrecati alle aziende agricole insediate.

## **2. IMPATTO SUL CONSUMO DI SUOLO**

Il suolo rappresenta una fondamentale risorsa non rinnovabile dal quale l'umanità ricava derrate alimentari; ogni metro quadrato di suolo sottratto alla attività produttiva agricola rappresenta una minor disponibilità futura di risorse alimentari. La regione Lombardia, definita la meno virtuosa in fatto di consumo di suolo, ha riconosciuto da tempo la necessità di sviluppare politiche ambiziose

### **Segreteria Libera Associazione Agricoltori Cremonesi**

P.zza del Comune, 9 – 26100 Cremona

tel.: +39 0372 465305 fax: +39 0372 461608

e-mail: [direzione@liberacr.it](mailto:direzione@liberacr.it) – [segreteria@liberacr.it](mailto:segreteria@liberacr.it)

sito web: [www.liberacr.it](http://www.liberacr.it)

per il suolo, affermandone un ruolo essenziale per la resilienza del sistema regionale e per la fornitura di numerosi servizi ecosistemici quali la produzione agricola, lo stoccaggio di carbonio, la regolazione del ciclo idrologico e la prevenzione del dissesto idrogeologico. A tal proposito si ricorda che il rapporto ISPRA 2023 indica Cremona quale terza provincia della regione per consumo di suolo dopo Milano e Brescia, la cui crescita è stata particolarmente evidente tra il 2021 e 2022, con le prevedibili negative ricadute sul territorio anche di carattere climatico-ambientali. La tutela del suolo rappresenta inoltre un importante strumento funzionale alla conservazione e valorizzazione del patrimonio naturale e paesaggistico del territorio. Ridurne il consumo e favorire la rigenerazione urbana per tutelare l'ambiente e migliorare la qualità della vita consentirebbe inoltre di raggiungere il traguardo previsto dalla Commissione Europea di azzerarne la perdita entro il 2050. La legge regionale n. 31 del 28/11/2014 introduce nel governo del territorio nuove disposizioni volte a limitare il consumo di suolo, favorire la rigenerazione delle aree già urbanizzate e la riqualificazione del suolo degradato, con effetti su tutti gli strumenti di pianificazione territoriale. L'obiettivo è realizzabile tramite la condivisione e la collaborazione degli enti locali e con il rinnovo dei piani delle province, della città metropolitana e dei comuni, introducendo una serie di azioni accomunate dalla finalità di ottenere una riduzione del consumo di suolo, in modo particolare per la salvaguardia dei suoli di maggiore qualità e di quelli caratterizzati da criticità. Il problema del consumo di suolo deve quindi essere affrontato sia nella sua dimensione quantitativa che qualitativa al fine di perseguire un uso sostenibile del territorio.

La prospettata progettazione della nuova sede della tratta Cremona-Piadena che prevede la realizzazione dell'infrastruttura ad una distanza di circa 20 metri tra l'asse del binario esistente e l'asse del nuovo binario più vicino, porterà ad un elevato consumo di suolo, sia per la superficie occupata stabilmente dalla nuova opera, sia per i notevoli reliquati difficilmente coltivabili e/o gestibili dall'uomo che verranno a formarsi. Detta soluzione confligge in modo ancora più evidente con i buoni propositi di salvaguardia del suolo se si considera che il terrapieno su cui giace l'attuale unico binario è stato realizzato e dimensionato a suo tempo per supportare due binari.

A fronte di ciò non sarebbe affatto ipotizzabile un recupero di suolo, seppur minimo, 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 immaginabili incertezze sulla qualità agronomica e chimica del terreno restituito e, soprattutto, i vincoli imposti dalla progettata autostrada Cremona-Mantova, renderebbero impercorribile o comunque privo di significato pratico nel breve e medio periodo una, seppur ventilata, ipotesi di restituzione di superfici relitte dall'abbandono della originaria linea ferroviaria a scopo di mitigazione del consumo di suolo.

### **3. INTERFERENZE CON LA RETE IDRAULICA DI IRRIGAZIONE E DRENAGGIO**

L'esecuzione dell'opera in progetto, così come proposta, comporterà inevitabili interferenze con la rete idrica e andrà a limitare, se non di fatto ad impedire, l'esercizio di ogni corretta pratica irrigua sui terreni coinvolti, la cui dotazione e gestione dell'acqua di irrigazione deriva da anni di costanti e costosi investimenti in termini di miglioramento della rete (canalizzazioni e condotte interrate) allo scopo di rendere più efficiente la suddetta pratica agronomica e al tempo stesso più sostenibile sotto l'aspetto del consumo della risorsa acqua. Le problematiche evidenziate risulterebbero ancor più chiare ad una rappresentazione anche altimetrica e non solo planimetrica dell'area in quanto l'opera

#### **Segreteria Libera Associazione Agricoltori Cremonesi**

P.zza del Comune, 9 – 26100 Cremona

tel.: +39 0372 465305 fax: +39 0372 461608

e-mail: [direzione@liberacr.it](mailto:direzione@liberacr.it) – [segreteria@liberacr.it](mailto:segreteria@liberacr.it)

sito web: [www.liberacr.it](http://www.liberacr.it)

in progetto verrà a costituire una sorta di barriera di contenimento che, soprattutto in caso di precipitazioni abbondanti o concentrate, limiterà gravemente il deflusso a valle ed il drenaggio, fatta salva la realizzazione di onerosi, ma con ogni probabilità insufficienti, manufatti diretti ad agevolare lo scolo delle acque di supero. Va da sé che i problemi di regimazione idraulica avranno evidenti ripercussioni di carattere agronomico che potranno interessare, anche in relazione alle modalità con cui la nuova ferrovia verrà realizzata, superfici più o meno ampie degli appezzamenti attigui e circostanti alla stessa e, nel caso di aree prossime ai centri abitati, ripercussioni di carattere igienico-sanitario con elevato rischio di formazione di zone insalubri.

#### **4. INTERFERENZE E IMPATTI SULLA VIABILITA' LOCALE**

Il progetto della nuova opera ferroviaria, così come proposto, prevede una radicale, quanto consistente, modifica della rete stradale locale per la realizzazione di svincoli, sovrappassi, rotatorie, interconnessioni, raccordi, varianti stradali in genere e ogni altro accessorio di completamento del nuovo assetto stradale indotto dalla costruzione dell'infrastruttura in progetto. Per i diversi proprietari e conduttori dei fondi agricoli coinvolti verranno a crearsi situazioni di assoluto disagio nel quotidiano svolgimento dell'attività agricola con evidenti negative ricadute sulla produttività e, di conseguenza, sulla redditività aziendale, che vengono di seguito sintetizzate:

- a. Allungamento dei percorsi stradali, resi anche più impegnativi per la costruzione di rotatorie e sovrappassi o cavalcaferrovia, tra il centro aziendale e i terreni da coltivare, con conseguente aumento dei tempi e rischi connessi all'incremento dei transiti su strade pubbliche e relativi costi di produzione;
- b. Forte impatto visivo dei nuovi manufatti stradali realizzati in sopraelevazione con effetti negativi a carico dei fabbricati strumentali e abitativi presenti nelle vicinanze, e comunque di forte impatto anche sulla necessaria visibilità richiesta dai mezzi in mobilità che accedono ai terreni o recedono dai medesimi;
- c. Obbligo di percorrere nuove strade periferiche di ordine superiore a quelle solitamente utilizzate (strade vicinali, poderali e 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;
- d. Necessità di percorrere alcuni lunghi svincoli e/o raccordi stradali, soprattutto nel territorio comunale di Piadena, ove verrà reso obbligatorio il transito su tratti di strade ad intenso traffico, fra cui la S.R. n. 10 già S.S. n. 10 padana inferiore, con incremento dei rischi di mobilità, dei tempi di spostamento e, di riflesso, dei costi di produzione;
- e. Assenza di certezza sulla possibilità di circolare liberamente con macchine ed attrezzature agricole sulle nuove varianti stradali, notoriamente denominate tangenziali, previste per alcuni comuni, con evidente negativa ricaduta sui valori fondiari e sui costi di produzione aziendali, considerato che la mobilità in genere è un fondamentale valore nei processi produttivi della filiera agricola;
- f. Deprezzamento economico degli immobili (terreni e fabbricati) causato da una viabilità vincolante e da tutta una serie di limitazioni al transito riconducibili ai cosiddetti "scomodi",

**Segreteria Libera Associazione Agricoltori Cremonesi**

P.zza del Comune, 9 – 26100 Cremona

tel.: +39 0372 465305 fax: +39 0372 461608

e-mail: [direzione@liberacr.it](mailto:direzione@liberacr.it) – [segreteria@liberacr.it](mailto:segreteria@liberacr.it)

sito web: [www.liberacr.it](http://www.liberacr.it)

- componenti intrinseci dei fondi agricoli che incidono sulla “appetibilità” all’acquisto da parte dei potenziali acquirenti operanti sul mercato;
- g. Maggiori costi di produzione per manutenzione di fasce di terreno attigue alle nuove strade, sostanzialmente incoltivabili, e adeguamento alle prescritte normative del codice della strada delle macchine ed attrezzature quotidianamente in mobilità sulle strade pubbliche.

## **5. INTERFERENZE E IMPATTO SULL’AMBIENTE E IL PAESAGGIO**

Il quadro di mercato e quello normativo che condizionano l’agricoltura di questi anni concordano nel riconoscere che la valenza ambientale di un’azienda agricola oggi è da considerarsi un vero e proprio “mezzo di produzione”, alla stregua della qualità agronomica del terreno o della sua dotazione d’acqua. Ciò è tanto più vero per le aziende della pianura cremonese interessate dalla nuova infrastruttura in progetto. In sostanza le aziende coinvolte hanno attualmente delle formidabili possibilità di sviluppare modelli agricoli del tutto coerenti ai dettami della Unione Europea e rispondente al mercato emergente del prodotto/servizio. A tal riferimento si ricorda che i diversi Regolamenti 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. E’ 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.

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.

La disciplina contenuta nei vari strumenti pianificatori ha, tra gli obiettivi, quello di assicurare la permanenza delle forme tradizionali del paesaggio agrario, che costituiscono uno dei perni fondamentali della qualità paesistica della provincia di Cremona quali: valori estetici inerenti alla forma e al disegno dei campi, alla permanenza delle piante arboree e arbustive (siepi e siepi alberate) soprattutto lungo i corsi d’acqua; valorizzazione delle produzioni grazie all’intreccio virtuoso di luoghi e produzioni e quindi del loro valore economico; la stabilità del suolo e la difesa idraulica dovute alle sistemazioni fondiarie tradizionali, alla loro specifica capacità di tutela e

**Segreteria Libera Associazione Agricoltori Cremonesi**

P.zza del Comune, 9 – 26100 Cremona

tel.: +39 0372 465305 fax: +39 0372 461608

e-mail: [direzione@liberacr.it](mailto:direzione@liberacr.it) – [segreteria@liberacr.it](mailto:segreteria@liberacr.it)

sito web: [www.liberacr.it](http://www.liberacr.it)

prevenzione del dissesto idrogeologico; valori etici inerenti al paesaggio come patrimonio collettivo, alla sua permanenza, riconoscibilità e identificazione, che devono accompagnare gli aspetti produttivi dei prodotti tipici. Quindi nell'ambito delle più generali problematiche di gestione del paesaggio agrario appare evidente che la tutela delle emergenze del medesimo deve coniugarsi con le esigenze dell'agricoltura come attività produttiva di grande rilievo economico nazionale.

Alla luce di quanto sopra esposto appare chiaro come l'impatto della nuova infrastruttura sull'ambiente e paesaggio agrario ne faccia perdere quella specificità culturale alla quale fanno riferimento diverse filiere produttive del territorio la cui rilevanza socio-economica appare scontata.

## **6. INTERFERENZE E IMPATTO SUL CONTESTO URBANISTICO**

Tutti i fondi interessati dalle nuove opere – sede ferroviaria e reticolo stradale – verranno a subire numerosi vincoli e limitazioni in genere con futuro pregiudizio relativo a possibilità di nuove costruzioni e applicazione di impianti tecnologici finalizzati a processi di sviluppo e ammodernamento delle aziende insediate senza avere, ad oggi, nessuna speranza di compensare il danno, sia pure soltanto in ipotesi, con i necessari benefici o deroghe di natura urbanistica, che, per alcune realtà produttive, potrebbe significare la cessazione e il totale abbandono dell'attività con le conseguenti negative ricadute socio-economiche sul territorio.

In virtù di quanto esposto sopra si **CHIEDE**:

- ⇒ che vengano tenute nella dovuta considerazione le sopra esposte osservazioni in sede di redazione del progetto definitivo al fine di contenere gli impatti sintetizzati in breve ed i conseguenti oneri finanziari per la costruzione della nuova opera;
- ⇒ che venga realizzata la tratta Cremona-Piadena secondo gli stessi criteri progettuali, ovvero sfruttando la sede attuale nella parte di terrapieno a suo tempo destinata all'eventuale posa di un secondo binario o, se non percorribile, in adiacenza al medesimo per garantire anche un significato di razionalità e di comprensione da parte dell'opinione pubblica che non comprenderebbe una nuova ferrovia notevolmente distanziata dalla pre-esistente senza motivazioni di rilevanza strategica come nel caso di altre tipologie di opere pubbliche (per es. linea ferroviaria Alta Velocità);
- ⇒ che prima di dar corso al progetto definitivo venga avviato un confronto fra i diversi soggetti portatori di interesse, anche mediante ricognizione dei luoghi per la valutazione degli impatti e delle relative soluzioni, e stipulare con gli stessi un accordo quadro nel quale rappresentare le esigenze e gli interessi dei soggetti coinvolti al fine di contenere impatti, disagi e danni, che, in assenza di una necessaria concertazione, vedrebbe danneggiata una sola parte, ovvero quella espropriata, e seriamente compromessa la sopravvivenza economica di diverse realtà aziendali i cui minori ricavi e maggiori costi di produzione non consentirebbero più di continuare l'esercizio dell'attività secondo consolidati criteri di sostenibilità economica;
- ⇒ che nella progettazione della viabilità complementare non si proceda alla sola realizzazione di nuove e ampie strade, pur in territori solitamente a bassa intensità di traffico, ma anche alla

### **Segreteria Libera Associazione Agricoltori Cremonesi**

P.zza del Comune, 9 – 26100 Cremona

tel.: +39 0372 465305 fax: +39 0372 461608

e-mail: [direzione@liberacr.it](mailto:direzione@liberacr.it) – [segreteria@liberacr.it](mailto:segreteria@liberacr.it)

sito web: [www.liberacr.it](http://www.liberacr.it)



valorizzazione e al miglioramento di quelle esistenti in modo da contenere gli impatti di varia natura e, soprattutto, un uso indiscriminato di fertile suolo agricolo. Si chiede, nello specifico, che le nuove opere stradali vengano realizzate in continuità con quelle esistenti, prevedendo anche periodi di limitazione temporanea della percorrenza sulla esistente viabilità durante le fasi operative di cantierizzazione, al fine di evitare una eccessiva, quanto poco funzionale, espansione delle nuove opere viabili in progetto, caratterizzate da sovrappassi con ampie e pericolose curvature in grado di creare difficoltà soprattutto alla mobilità delle macchine ed attrezzature agricole, non sempre facilmente adattabili alle superfici inclinate, riducendo in tal modo i negativi impatti sull'ambiente, sulla sicurezza stradale e degli operatori agricoli, nonché sul ripetuto aspetto del consumo di suolo, sul quale l'opinione pubblica, da tempo, sembra dimostrare in tutte le sue espressioni sociali una particolare sensibilità;

- ⇒ che, a seguito di ablazione dei fondi per esproprio, sia per la sede ferroviaria, sia per la costruzione delle opere complementari (strade, canali, accessi di servizio, opere di mitigazione o compensazione ambientale ecc.) vengano acquisite e indennizzate dal soggetto espropriante tutte le aree reliquate o emarginate dall'originario contesto fondiario;
- ⇒ che nelle diverse ipotesi di espropriazione dei fondi agricoli, pur auspicando fin da ora il minor impatto sugli stessi, nella determinazione e stima degli indennizzi vengano adottati, come per altro prescrive la legge, criteri che riconoscano il danno reale subito dagli espropriati, sia come soggetti proprietari del bene immobile oggetto di procedura ablativa sia come soggetti esercenti attività di impresa agricola, evitando così la mera valutazione dei singoli lotti interessati all'esproprio.

Cremona, lì 29/11/2023

Il Presidente

Ing. Dott. Cesare Soldi

