



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



CONTRIBUTO AL DIBATTITO

Coldiretti Mi-LO



Protocollo Uscita
Num. CD/11 del 23/01/2024

Milano, 23/01/2024

Prot. *11/CD*

Gent.mi

Dott. RAOUL SACCOROTTI
Coordinatore Dibattito Pubblico
info@dpcodognopiadena.it

Ing. CHIARA DE GREGORIO
Commissaria straordinaria
c.degregorio@rfi.it

E p.c. **COMUNE DI CODOGNO**
Via Vittorio Emanuele, 4
26845 Codogno (LO)
PEC:
protocollo@pec.comune.codogno.lo.it

COMUNE DI SAN FIORANO
Piazza Roma, 1
26848 San Fiorano (LO)
PEC:
comune.sanfiorano@pec.regione.lombardia.it

COMUNE DI MALEO
Piazza XXV Aprile
26847 Maleo (LO)
PEC:
comune.maleo@pec.regione.lombardia.it

OGGETTO: Invio osservazioni: Progetto di fattibilità tecnico economica Raddoppio linea Codogno - Cremona – Mantova, Tratta Codogno – Cavatigozzi.

Lo sviluppo infrastrutturale dell'Italia è sicuramente uno degli obiettivi principali per il rilancio del Paese e Coldiretti da diversi anni ritiene che sia prioritario per superare il gap dei trasporti con gli altri stati Europei. Oggi il deficit infrastrutturale rappresenta un ostacolo all'export agroalimentare con una scarsità di competitività dell'Italia nei confronti di competitor diretti come la Spagna e la Francia.

Un sistema ferroviario efficiente è certamente la base per una logistica efficiente, che sia in grado di ridurre il trasporto su gomma, con conseguente riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti, e di ridurre i tempi di viaggio in modo che anche le merci deperibili come quelle agricole e agroalimentari, possano arrivare sugli scaffali dei consumatori entro poche ore dalla produzione.



Purtroppo però tutto questo si scontra con gli effetti negativi che la realizzazione delle infrastrutture ha inevitabilmente sui territori interessati dalle opere, sia a livello di comunità che di attività imprenditoriali.

Riteniamo quindi che, seppur tali opere siano strategiche per il Paese, sia fondamentale che la fase di progetto e la successiva realizzazione siano concertate con i territori per trovare le soluzioni migliori che possano minimizzare gli impatti sui cittadini, sulle imprese e sull'ambiente.

Pertanto la Federazione Coldiretti di Milano Lodi e Monza Brianza offre la propria disponibilità ad essere parte di questa attività di concertazione per portare soluzioni in rappresentanza di tutti i nostri associati coinvolti dalle opere.

Dall'analisi del progetto di fattibilità tecnica ed economica in oggetto, ci preme fare alcune osservazioni di carattere generale:

CONSUMO DI SUOLO

Il suolo agricolo è una risorsa limitata e come tale deve essere preservata. Nell'ultimo anno nella provincia di Lodi gli ettari ceduti a urbanizzazioni e infrastrutture sono stati quasi 108. La Lombardia è la prima regione italiana per consumo di suolo e un terzo del suolo perso in un anno nell'intera Lombardia si è concentrato nelle province di Lodi, Milano e Monza Brianza.

Il progetto in questione prevede per i comuni di Codogno, San Fiorano e Maleo facenti parte della provincia di Lodi, l'ulteriore consumo di oltre 21 ettari di terreno ricadenti quasi principalmente in territorio agricolo, che diventano oltre 24 se si considerano anche le opere anticipate di soppressione dei passaggi a livello in comune di Maleo.

Sicuramente la scelta progettuale di raddoppiare la linea esistente in stretto affiancamento è quella che consente il minor consumo di suolo per la realizzazione della linea ferroviaria ma le opere e le viabilità accessorie per l'eliminazione dei passaggi a livello sono passibili di miglioramenti per minimizzare l'impatto sul territorio. Inoltre la sostituzione degli attraversamenti idraulici determinerà ulteriore sottrazione di superficie agricola utilizzabile in quanto deviando seppur di poco il corso dei canali, rimarranno una serie di piccole tare che non potranno sicuramente essere più coltivate.

INTERFERENZE CON IL RETICOLO IRRIGUO

L'area della bassa pianura lodigiana è caratterizzata da una fitta rete di canali irrigui e di coli che hanno consentito alle aziende agricole della zona di raggiungere le più alte rese produttive a livello nazionale. Molti di questi canali, fondamentali anche per la tenuta idraulica del territorio, sono attraversati dall'attuale tracciato della linea ferroviaria. Le opere di raddoppio dovranno tenere in considerazione questi aspetti, garantendo in modo costante anche durante gli anni dei lavori, la possibilità irrigua e di colo di tutti i terreni.

La scelta di sostituire gli attuali attraversamenti irrigui con nuovi attraversamenti situati a monte e a valle degli attuali, come detto precedentemente, determina la sottrazione di ulteriore terreno coltivabile che andrà a costituire delle piccole tare. Si chiede quindi di



rivedere il progetto per valutare soluzioni che non interferiscano con l'attuale geometria dei terreni e che non sottraggano ulteriore superficie coltivabile. Dovrà inoltre essere correttamente valutato il dimensionamento delle opere di attraversamento. Chiediamo quindi che vengano valutati insieme agli agricoltori e al Consorzio di bonifica Muzza Bassa Lodigiana i dimensionamenti e i livelli dei nuovi attraversamenti.

VIABILITA' LOCALE

Le opere di soppressione dei passaggi a livello in comune di Maleo e il rifacimento dei cavalcaferrovia in comune di Codogno creeranno sicuramente difficoltà alla viabilità locale e allo svolgimento dell'attività agricola. Si chiede di porre particolare attenzione alla realizzazione delle viabilità alternative e delle viabilità provvisorie perché venga garantita la continuità delle attività agricole e il transito dei mezzi agricoli. Si chiede inoltre che le strade poderali che vengono a essere interessate dai lavori, vengano tutte correttamente ripristinate per consentire le operazioni di coltivazione di tutti i terreni.

DANNI FONDI AGRICOLI

Diversi fondi agricoli saranno interessati dai lavori, in particolare dalle opere accessorie di eliminazione dei passaggi a livello e rifacimento dei cavalcaferrovia che saranno le opere più impattanti. Si chiede quindi di valutare preliminarmente e nel complesso tali situazioni anche predisponendo insieme un accordo preventivo per stabilire i criteri per gli indennizzi.

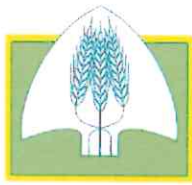
Vogliamo ora portare all'attenzione alcune situazioni puntuali che andranno analizzate nella tratta da Codogno a Pizzighettone:

1. Km 1- cascina Battaina

La società agricola che esercita attività di allevamento di bovini da latte alla cascina Battaina viene ad essere fortemente danneggiata dalle opere in oggetto che prevedono in corrispondenza della cascina lo slittamento verso sud della linea ferroviaria. Con un tale progetto, non solo l'operatività dell'azienda verrà messa in difficoltà dai lavori, ma è addirittura prevista la demolizione di un fabbricato facente parte del complesso aziendale con occupazione ed esproprio di una parte dell'area cortilizia. Inoltre verrà modificata la viabilità di accesso all'azienda con evidenti problemi di riorganizzazione degli spazi aziendali. Si chiede quindi se tale spostamento della linea ferroviaria sia necessario o se, in alternativa al mantenimento dell'attuale tracciato ferroviario, può essere fatto uno spostamento verso nord della linea e una modifica del raggio di curvatura della stessa per non intaccare l'operatività dell'azienda.

2. Viabilità provvisoria in sostituzione temporanea cavalcaferrovia SP116

Nell'incontro del dibattito pubblico svoltosi a Codogno il 10.01.2024 è stata presentata una viabilità provvisoria per deviare verso ovest la SP116 e consentire la demolizione e il rifacimento del cavalcaferrovia esistente. Il tracciato di tale viabilità è stato mostrato passare esattamente al centro dei campi che costeggiano l'attuale cavalcaferrovia andando a rovinare completamente gli stessi. Si chiede quindi di ridurre al minimo la



COLDIRETTI
MILANO LODI MONZA BRIANZA

distanza tra la strada provvisoria e il cavalcaferrovia per limitare al minimo il consumo di suolo agricolo. Si fa presente inoltre che l'area occupata da tale strada, seppur presentata come opera provvisoria e che verrà demolita e restituita, non tornerà terreno fertile e coltivabile se non dopo decenni di continue lavorazioni.

3. Nuovo cavalcaferrovia Via della Fornace verso Mulino Magnani in comune di Codogno

Nel progetto è prevista la realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia per collegare Via della Fornace con la cascina Mulino Magnani. Si fa presente che in Via della Fornace sono presenti due ponti sul canale Fossadazzo e sulla roggia San Fiorana che sono molto stretti e attualmente non consentono il passaggio dei mezzi d'opera per la realizzazione del cavalcaferrovia tanto che per il passaggio dei mezzi agricoli (mietitrebbie) si devono utilizzare altri percorsi.

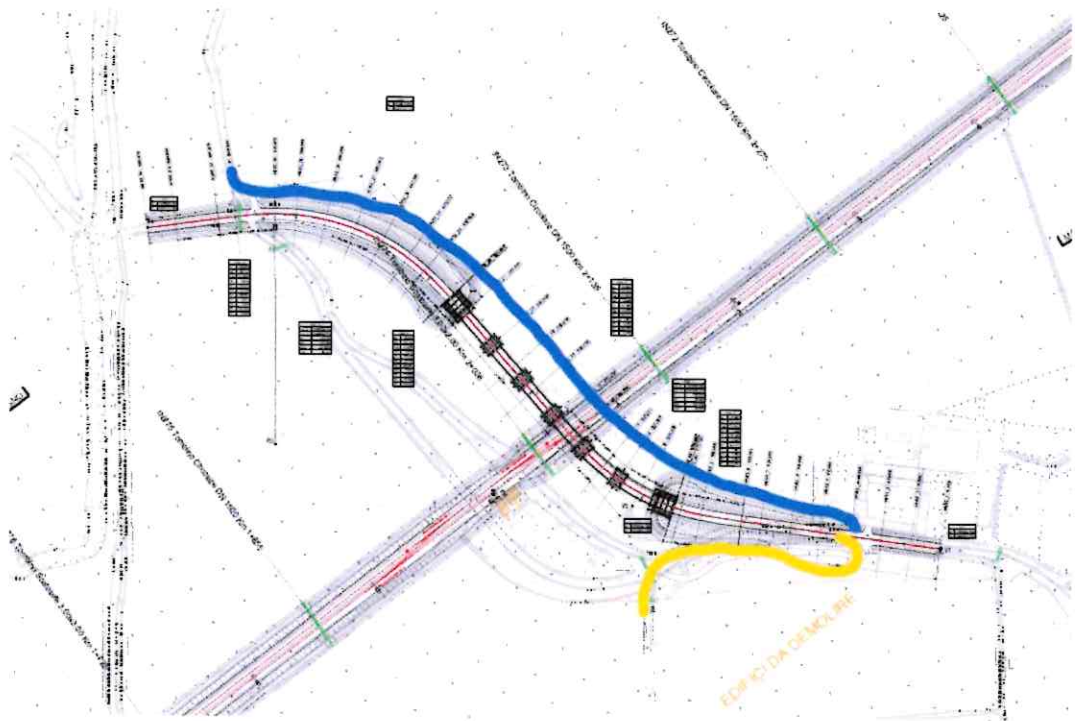


Per evitare l'ulteriore consumo di suolo si chiede di valutare la possibilità di demolire il cavalcaferrovia esistente e ricostruirlo sullo stesso tracciato in modo da diminuire il consumo di suolo agricolo. Se ciò non fosse tecnicamente possibile si chiede di restituire i terreni occupati dall'attuale cavalcavia perché possano tornare almeno in parte terreni coltivabili.

Si segnala che la deviazione della roggia Abbadessa come da progetto, creerebbe non pochi problemi, sia per gli innumerevoli attraversamenti necessari, sia per la gestione del collegamento a valle del cavalcavia che sarebbe particolarmente difficoltoso se non dire impossibile per via delle differenti quote dei terreni. Sarebbe di più agevole gestione lo spostamento dell'alveo della roggia a nord del cavalcaferrovia (tracciato in

blu) in modo da non incrociare il tracciato dell'opera e reinserirsi nel vecchio alveo in corrispondenza dei fabbricati della cascina.

Questo renderebbe anche più agevole al lato sud la creazione del nuovo collegamento della strada di accesso podereale con la nuova viabilità consentendo di avere più spazio a disposizione per creare un collegamento che sia transitabile con i mezzi agricoli e compatibile con i raggi di sterzata dei rimorchi.



4. Opere anticipate di soppressione dei passaggi a livello NV03 e NV04

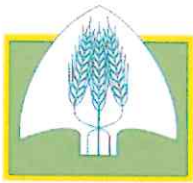
Pur non rientrando nel progetto in oggetto, si richiamano le osservazioni a suo tempo presentate dalla scrivente per le opere anticipate di soppressione dei passaggi a livello NV03 e NV04 in comune di Maleo.

5. NV05-NV06 collegamento SP234 con fermata Pizzighettone

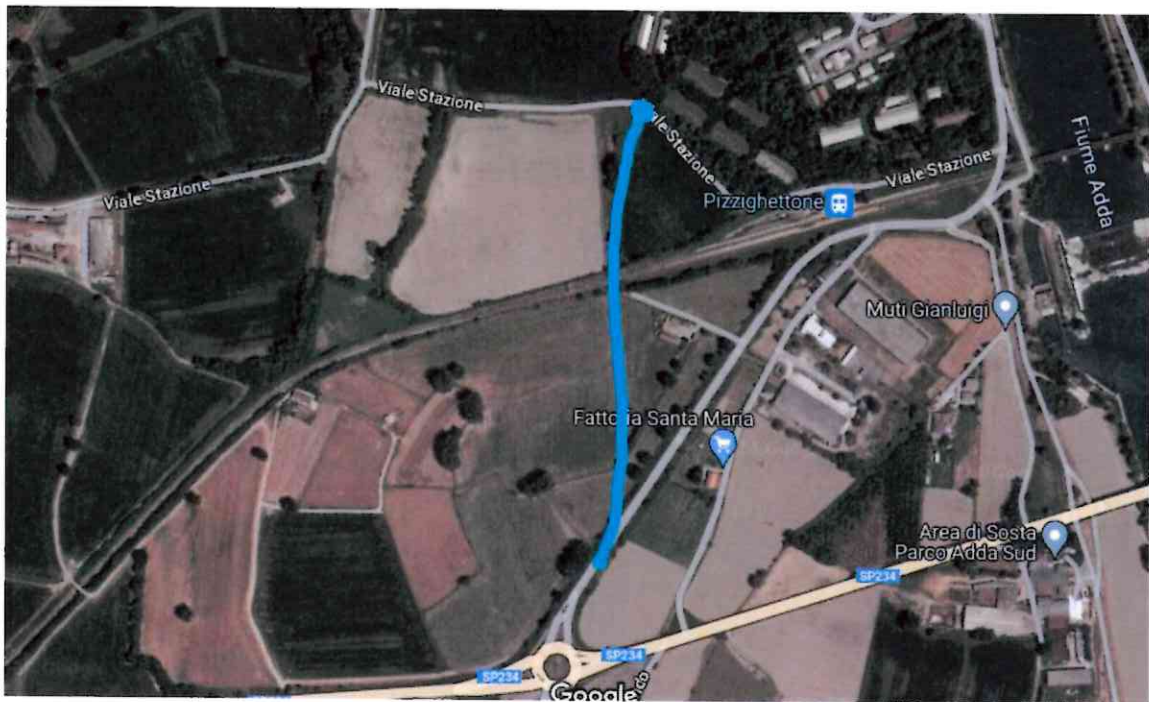
La NV05 da progetto sembra passare al di sotto della linea ferroviaria ma non si capisce come questo possa essere possibile dato che attualmente il passaggio della strada podereale è al di sopra della ferrovia. Si chiede di mantenere e adeguare il passaggio oggi esistente.

La NV06 è senza dubbio l'opera più impattante in territorio lodigiano in termini di consumo di suolo che prevede la realizzazione di oltre 2 Km di nuova strada in rilevato oltre a una nuova rotonda per il collegamento con la SP234.

Si chiede di valutare nuove soluzioni quale ad esempio quella sottostante mediante un cavalferrovia che possa collegare via Stazione (con la realizzazione di una rotonda) con la viabilità esistente verso Maleo.



COLDIRETTI
MILANO LODI MONZA BRIANZA



Visto quanto sopra esposto, confermiamo il nostro impegno a collaborare attivamente affinché possano essere trovate tutte le soluzioni possibili per minimizzare i danni al comparto agricolo e al territorio patrimonio di tutti i cittadini.

Il Direttore
Umberto Bertolasi