



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



CONTRIBUTO AL DIBATTITO

Comuni di Piadena-Drizzona, Torre de' Picenardi, Cappella de' Picenardi, Pieve San Giacomo, Vescovato, Malagnino, Consorzio di Bonifica Dunas, Consorzio Irrigazioni Cremonesi, Consorzio Agrario di Cremona, CIA – Agricoltori Italiani, Coldiretti Cremona, Libera Ass. Agricoltori Cremonesi

Oggetto: RADDOPPIO FERROVIARIO CODOGNO-PIADENA: Osservazioni al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della tratta Piadena Cremona (LOTTO 2) in relazione all'ipotesi di realizzazione di nuova sede a doppio binario in variante.

Con riferimento al progetto di fattibilità tecnica ed economica del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Piadena gli scriventi evidenziano l'impatto grave che si verificherà con la soluzione progettuale presentata nella tratta tra Cremona e Piadena (LOTTO 2) che prevede in alcuni tratti la costruzione di una nuova sede a doppio binario in variante ad una distanza di circa 20 metri dall'esistente binario.

La realizzazione del doppio binario a 20 metri ha un impatto devastante sul territorio che ci porta a sostenere con estrema decisione le seguenti richieste:

- a) Che venga realizzata la tratta Cremona-Piadena secondo gli stessi criteri progettuali previsti per gli altri lotti della Codogno-Cremona-Mantova ed anche per alcuni tratti della stessa Cremona-Piadena, 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 condivisione 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);
- b) Che siano tenute nella dovuta considerazione le richieste e le osservazioni presentate perché risultato di un'analisi e condivisione tra i soggetti maggiormente interessati dall'opera cioè le amministrazioni comunali il consorzio di bonifica, il consorzio per l'irrigazione, il consorzio agrario e le imprese agricole, tutti profondamente legati al territorio e alle sue esigenze.

A tale proposito, evidenziamo le molteplici criticità dell'attuale progetto:

1) **IMPATTO SUL CONSUMO DI SUOLO:** aumento perdita di superficie agricola fertile in contrasto alla normativa regionale (legge regionale n.31 del 28/11/2014) riguardante il consumo di suolo risorsa fondamentale e non rinnovabile. La regione Lombardia, definita la meno virtuosa in fatto di consumo di suolo, ha riconosciuto da tempo la necessità di sviluppare politiche ambiziose per il suolo, affermandone il ruolo essenziale per la resilienza del sistema regionale e per la fornitura di numerosi servizi ecosistemici quali la produzione di derrate alimentari, lo stoccaggio di carbonio e la regolazione del ciclo idrologico. A tal riguardo riteniamo che non sia razionalmente

percorribile l'ipotesi di un recupero di suolo 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 incertezze sulla qualità agronomica e chimica del terreno restituito e, soprattutto, i vincoli imposti dalla progettata autostrada Cremona-Mantova, renderebbero priva di significato questa proposta nei termini di mitigazione del consumo di suolo.

2) IMPATTO SULL' AMBIENTE E IL PAESAGGIO: la prospettata tipologia di soluzione progettuale presenta un effetto devastante sull'ambiente e il paesaggio. Oltre al maggiore impatto legato alle opere di natura prettamente ferroviaria, ricordiamo che i nuovi manufatti stradali realizzati in sopraelevazione avranno un impatto visivo ancora più devastante in quanto implementati per tenere conto dell'aumentata distanza tra il nuovo doppio binario e il percorso autostradale Cremona-Mantova precedentemente progettato. L'attuale paesaggio cremonese è il risultato di processi storici di relazione fra le strutture sociali e le risorse del territorio. Queste relazioni hanno generato una specificità culturale e paesaggistica della nostra Provincia a cui fanno riferimento numerose filiere produttive la cui rilevanza socio economica è fondamentale. Non è assolutamente possibile non tenerne nella dovuta considerazione per tutti gli aspetti socio-economici coinvolti.

3) IMPATTO SOCIALE: opere così impattanti (es. cavalcavia di attraversamento) rischiano di avere importanti riflessi sociali andando a minare la coesione delle comunità e limitando soprattutto la mobilità delle persone (in particolare degli anziani e dei soggetti più fragili) anche in riferimento alla accessibilità e fruizione di servizi fondamentali.

4) IMPATTO SUI COSTI DELL' OPERA: in particolare con riferimento all'aumento dei costi relativi alle indennità di esproprio e ai maggiori impatti economici delle opere stradali complementari.

5) IMPATTO SULLA IDROLOGIA DEI SUOLI: si segnala la notevole interferenza con la rete idraulica di drenaggio e irrigazione, fondamentali per la produzione agricola e per la tutela dai danni derivanti dal dissesto idrogeologico che negli ultimi anni ha visto coinvolti diversi territori della pianura padana, erroneamente ritenuti a scarso rischio. I problemi di regimazione idraulica in caso di precipitazioni abbondanti e concentrate non hanno solo ripercussioni di carattere agronomico ma possono causare anche notevoli danni economici e problematiche di carattere igienico sanitario in prossimità delle aree abitate.

6) IMPATTO SULLE IMPRESE AGRICOLE: le imprese agricole, divenute ormai il perno funzionale delle diverse filiere di sostegno del comparto agroalimentare di valenza nazionale e internazionale, svolgono un ruolo fondamentale per la sostenibilità del territorio in termini economici, sociali e ambientali. La soluzione in variante prospettata presenta maggiori danni economici per le attività agricole in termini di perdita di terreno coltivabile, aumento superfici reliquate e improduttive, aumento dei costi di produzione, incremento dei vincoli e limitazioni a futuri sviluppi, riduzione del valore dei fondi e della redditività aziendale. E' chiaro che questo genererà maggiori costi relativi alle indennità di esproprio e inoltre, visto l'entità e l'incremento dei danni, si creeranno i presupposti per numerosi contenziosi legali.

In conclusione evidenziamo che l'incremento degli impatti sopra riportati relativi alla soluzione in variante proposta è di carattere PERMANENTE per il nostro territorio a fronte di disagi di carattere TEMPORANEO che la soluzione in stretto affiancamento potrebbe generare.

Cremona, 5-01-2024

- SINDACO DI PIADENA-DRIZZONA

Roberto M. Rossi



- SINDACO DI TORRE DE' PICENARDI

Marco Ferrero



- SINDACO DI CAPPELLA DE' PICENARDI

Franco Ruffini



- SINDACO DI PIEVE SAN GIACOMO

Luigi Piccini



- ~~X~~ SINDACO DI VESCOVATO

Paolo M. Inca



- SINDACO DI MALAGNINO

Tommaso Oliva



I PRESIDENTI DI:

- CONSORZIO DI BONIFICA DUNAS

S.M.

- CONSORZIO IRRIGAZIONI CREMONESI

Procedura

- CONSORZIO AGRARIO DI CREMONA

S.M.

- CIA - AGRICOLTORI ITALIANI

Alcemi



- COLDIRETTI CREMONA

E.M.

- LIBERA ASS. AGRICOLTORI CREMONESI

Luca