



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

Consorzio Irrigazioni Cremonesi

Oggetto: Progetto di raddoppio della linea ferroviaria nel tratto Codogno–Piadena. Osservazioni

Cremona, 19 gennaio 2024

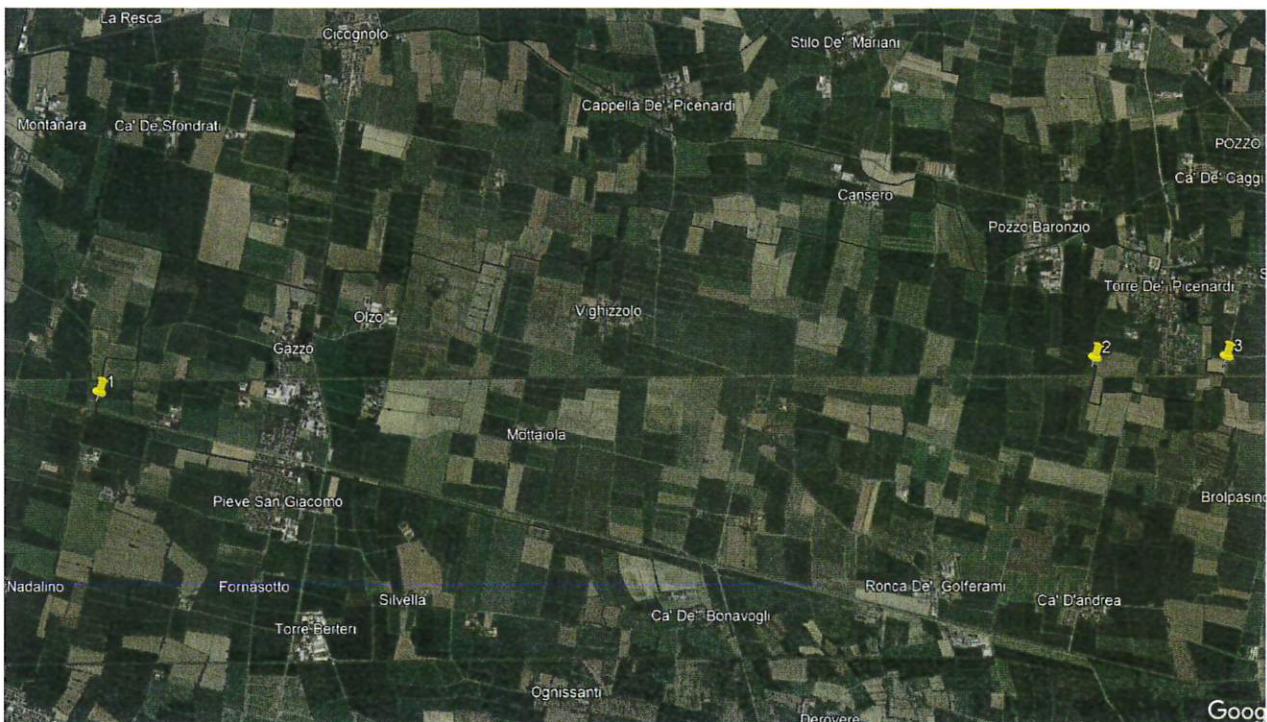
Spettabile
Dibattito Pubblico
Tratta Codogno – Piadena
c.a. Egr. Dott. Raoul Saccorotti

info@dpcodognopiadena.it

Egr. Dott. Saccorotti,

con riferimento all'infrastruttura di cui all'oggetto, questo Consorzio Irrigazioni Cremonesi nella sua qualità di Ente privato proprietario di alcuni dei principali canali irrigui della provincia di Cremona, intende inviare le osservazioni di propria competenza rispetto ai temi in discussione, ovvero riguardo gli elementi di interferenza tra la nuova infrastruttura in progetto e la rete irrigua. Attualmente, la linea ferroviaria esistente interseca i seguenti 3 canali di proprietà del Consorzio:

- 1 Cavo Nuovo Delmona in comune di Pieve San Giacomo;
- 2 Cavo Diversivo Magio in comune di Torre de' Picenardi;
- 3 Cavo Bolla in comune di Torre de' Picenardi.



Ritengo innanzitutto importante richiamare l'osservazione già formalizzata congiuntamente a numerosi Enti locali e territoriali in cui si sostiene l'opportunità, ai fini di un equilibrato sviluppo del territorio e della sua futura gestione, di prevedere la realizzazione della nuova linea in fregio all'esistente, evitando così la creazione di una cospicua fascia di terreno inesorabilmente destinata a fenomeni di degrado. Venendo alle questioni più strettamente inerenti le interferenze tra la nuova infrastruttura e la rete irrigua di nostra competenza, preme evidenziare tre punti che andranno imprescindibilmente tenuti in debita considerazione sia nelle fasi progettuali che realizzative e gestionali dell'opera e che dovranno quindi essere oggetto di specifiche convenzioni finalizzate alla regolamentazione di tutti gli aspetti connessi:

- 1- le strutture con cui la nuova linea ferroviaria sovrappasserà la rete irrigua non dovranno ridurre l'attuale sezione geometrica dei canali e, per quanto possibile, si dovranno garantire franchi idraulici superiori a quelli degli attuali attraversamenti, da determinarsi sulla base sia delle portate irrigue ordinariamente convogliate in rete sia delle presumibili portate di piena che si possono generare in seguito ai fenomeni meteorici più intensi;
- 2- la realizzazione dei nuovi manufatti dovrà essere realizzata al di fuori del periodo compreso tra il 1° aprile ed il 30 settembre, così da garantire la piena operatività della rete in stagione irrigua. Durante i lavori dovranno comunque essere messe in atto tutte le opere provvisorie necessarie a garantire anche l'eventuale transito in sicurezza di onde di piena conseguenti a fenomeni meteorici;
- 3- dovrà essere garantita la piena accessibilità ai manufatti oggetto d'intervento e ad eventuali tratti di rete interclusi tra le due linee, sia durante che dopo la realizzazione del progetto così da permettere l'esercizio continuo della rete e la sua funzionalità in condizioni di piena sicurezza.

Rimanendo a disposizione per ogni ulteriore approfondimento porgo distinti saluti.

Il Presidente
(sig. Umberto Brocca)

