



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

Carlo Griffini e Claudio Griffini



**Al Coordinatore per il Dibattito Pubblico
Dr. RAOUL SACCOROTTI**

info@dpcodognopiadena.it
raoul.saccorotti@poa3.it

OGGETTO: NPP 0368 Raddoppio tratta Codogno - Piadena (CUP J84H17000930009)
**Osservazioni dei soggetti portatori di interesse al Progetto di Fattibilità
Tecnica ed Economica**
Terreni agricoli ubicati in comune di Piadena-Drizzona (Sez. Drizzona)
Fg. 10 mapp. 39-52 – Fg. 12 mapp. 1-117-119-122

Nome Cognome

GRIFFINI CARLO e GRIFFINI CLAUDIO

Recapito (telefono o mail)

griffini.claudio@alice.it; tech@active-srl.com

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Piadena-Drizzona – Loc. Pontirolo Capredoni

**Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando
precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)**

I sottoscritti CARLO e CLAUDIO GRIFFINI, comproprietari e conduttori di terreni agricoli ubicati in comune di Drizzona, con riferimento al progetto di fattibilità tecnica ed economica del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Piadena ritengono necessario evidenziare alcune impattanti criticità e formulare le relative richieste di interventi a correzione e mitigazione degli impatti.

I rilievi, pur essendo specifici agli interessi degli scriventi, sono coerenti con quanto già espresso dalle organizzazioni agricole di rappresentanza, che hanno individuato e approfondito i notevoli impatti che il progetto proposto potrebbe generare sui fondi agricoli e sulle sopra insediate imprese agricole. Preme sottolineare in particolare:

1) IMPATTO SUL CONSUMO DI SUOLO: la perdita di superficie agricola fertile e la conseguente formazione di reliquati incoltivabili è particolarmente significativa e rappresenta un grave danno per l'attività in essere. Nel tratto in esame il consumo di suolo è molto elevato poiché gli espropri si estendono tra Piadena e Pontirolo a Sud della attuale ferrovia per circa 50-60 m (per circa 10-12 ha) e da Pontirolo a canove de Biazzi verso Nord (circa 3-4 ha) da notare che ciò genera altri reliquati e che il sedime dismesso relitto non può ovviamente essere coltivato per difficoltà di raggiungimento. Gli impatti che verranno ad incidere in modo significativo sulle proprietà e sull'esercizio dell'attività agricola derivano sostanzialmente da:



a) Raddoppio in variante a circa 20 m dall'attuale binario: è sicuramente l'aspetto maggiormente devastante considerando che la tratta ferroviaria, unitamente ai vincoli connessi al progetto dell'autostrada "Cremona-Mantova", incrementa di svariati ettari il consumo di suolo agricolo solo per i diversi reliquati e aree intercluse, superfici di difficile, se non impossibile, accessibilità e lavorabilità e con numerose problematiche riguardanti la gestione e manutenzione dei vari canali di irrigazione e drenaggio in esercizio e il controllo delle specie faunistiche oggetto di piani regionali di contenimento che, con il paventato incremento delle aree incolte potrebbero disporre di maggiori spazi di vita e conseguente riproduzione. Poiché in questo tratto il nuovo percorso incrocia la ferrovia attuale nei pressi di Pontirolo per 400-600 m, inoltre il nuovo percorso si incanala nel sedime dell'attuale ferrovia (già espropriato per il secondo binario a fine 1800) ben prima di Piadena (circa 1 Km) risulta comunque IMPOSSIBILE non interrompere il traffico ferroviario per la costruzione del tratto di ferrovia in esame e pertanto si auspica che venga riportato il progetto nella sua sede esistente con grande risparmio di risorse (costi espropri, costi bonifiche militari, costi ripristino vecchio percorso, costi di manutenzione dei reliquati, ecc.)

b) Cavalcavia ferroviario: verrebbe realizzato a seguito della soppressione e chiusura del Passaggio a Livello lungo la SP 70 in località Pontirolo mediante una struttura di notevoli dimensioni che si ritengono sproporzionate in considerazione del traffico giornaliero su detta strada, con un impatto devastante per il paese di Pontirolo e un vistoso sfregio per l'ambiente, ricco di boschi di 7-10 ha percorsi da canali di acqua corrente costruiti nel 1500 dai monaci benedettini e con un paesaggio caratterizzato da una architettura tipica della pianura Lombarda. Il manufatto, essendo progettato con un ampio raggio di curvatura genera un reliquato di 20 ettari non più razionalmente coltivabile e irrigabile con l'applicazione delle necessarie tecniche agronomiche e tecnologie in uso nell'azienda. Si auspica di modificare il percorso secondo l'allegato 2 seguendo il reticolo centuriale dei campi e riducendo l'enorme impatto visivo aumentando la pendenza delle rampe. La soppressione del passaggio livello implica che gli agricoltori di Pontirolo, Colombarolo e Voltido che devono oltrepassare la strada n. 10 "Padana inferiore" per recarsi a Nord (strada consorziale "Dosso del Diavolo" – cfr. allegato 1 su mappa allegata) oltre che percorrere un percorso molto più lungo di circa 1,6 km, per metà percorso quindi sulla SS n. 10 rallentando di conseguenza il traffico, per svoltare a sinistra si dovranno posizionare al centro della strada e in questi casi le auto e i camion, incuranti delle frecce, sorpassano con grave pericolo. Ciò vale anche in senso opposto e per i contoterzisti essendo l'area interessata ai lavori agricoli di ha 150 a Sud della ferrovia e ha 100 a Nord (cfr. allegato 1).

Nel caso particolare, l'Azienda Agricola Griffini Carlo e Claudio, che coltiva circa 60 ha di terreni a Nord della ferrovia, verrà a subire notevoli disagi in termini di pericolosità per il traffico stradale, un sensibile incremento dei costi di produzione e deprezzamento del valore fondiario e dell'azienda in essere non avendo più gli appezzamenti di terreno nei pressi del centro aziendale della cascina e relativa abitazione di residenza.



2) 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. In particolare, sul territorio coinvolto, sono presenti importanti canali indispensabili per l'irrigazione e il drenaggio di un ampio areale agricolo. Oltre a questo si segnala una fitta rete di colti la cui manutenzione è fondamentale per evitare problemi e criticità di regimazione idraulica in caso di precipitazioni abbondanti e concentrate. In passato sul territorio in esame si sono verificate diverse gravi situazioni di carattere idraulico causati da consistenti eventi piovosi con notevoli danni economici a carico del territorio stesso oltre a difficoltà per la viabilità e criticità di natura igienico-sanitaria. Le soluzioni progettuali proposte rendono particolarmente difficili le manutenzioni nelle aree reliquate e intercluse oltre a richiedere un importante adeguamento di tutta la rete idraulica coinvolta dalle nuove opere.

3) IMPATTO SULL'IMPRESA AGRICOLA: oltre agli impatti sopra prospettati la soluzione progettuale presentata determina un aumento dei costi di produzione, incremento dei vincoli e limitazioni a futuri sviluppi aziendali, riduzione del valore dei terreni e della redditività aziendale. E' chiaro che questo genererà maggiori costi relativi alle indennità di esproprio e risarcimenti danni. Basti il solo esempio della prospettata chiusura del passaggio a livello di Pontirolo che causerà un notevole allungamento dei trasferimenti così come già illustrato sopra al punto 1.b con tutti le negative conseguenze in termini di costi di produzione e rischi connessi ai maggiori percorsi su strade di pubblica viabilità.

In conclusione ed in considerazione delle osservazioni sopra esposte si chiede:

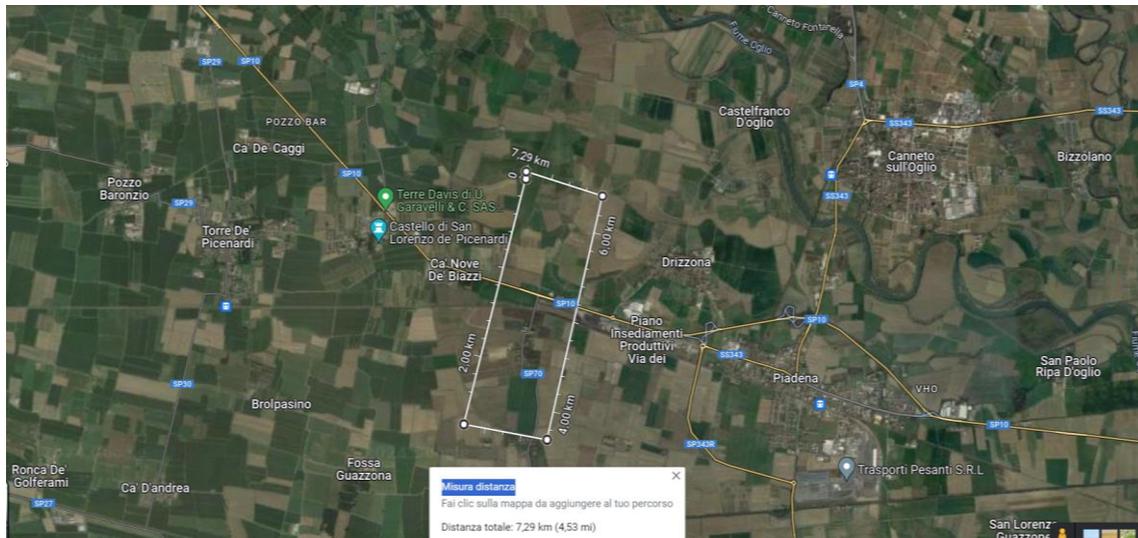
- a) Che venga realizzata la tratta Cremona-Piadena secondo gli stessi criteri progettuali previsti per gli altri lotti della Codogno-Cremona-Mantova, ovvero sfruttando la sede attuale nella parte di terrapieno a suo tempo destinata all'eventuale posa di un secondo binario o, se non percorribile, in adiacenza al medesimo.
- b) Che la progettazione del cavalcavia e delle opere accessorie tenga conto della morfologia dei terreni, delle esigenze degli operatori agricoli, della notevole evoluzione dei mezzi agricoli e di trasporto e della loro sicurezza di esercizio.
- c) Che la progettazione della rete idraulica sia accurata e mantenuta efficiente anche durante la fase di esecuzione delle opere al fine di creare il minore impatto possibile sull'attività agricola in quanto irrigazione e drenaggio sono indispensabili per le colture agrarie.
- d) Che 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 dall'esproprio. Infine si richiede che vengano acquisite e indennizzate dal soggetto espropriante tutte le aree reliquate o emarginate dall'originario contesto fondiario e difficilmente coltivabili.
- e) Che venga effettuato un accesso agricolo di piccole dimensioni dove viene interrotta la SP 70 dalla ferrovia. (cfr. allegato 2)

In conclusione si ritiene che le richieste sopra puntualizzate possano essere accolte in quanto concordi con la pluralità dei soggetti portatori di interesse, in particolare del comparto agricolo. Si evidenzia inoltre come alcune delle richieste e osservazioni esposte siano state condivise con le amministrazioni comunali, in particolare la costruzione del nuovo binario in affiancamento all'esistente.



Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Allegato 1



Allegato 2





Dibattito pubblico
Tratta Codogno - Piadena

Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova