



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

Gianpietro Lena



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 Cappella de' Picenardi Fg. 10 Mapp. 123,
Fg. 11 Mapp. 7-8-72-73, Fg. 14 Mapp. 2**

Nome Cognome

GIANPIETRO LENA

Recapito (telefono o mail)

lenapietro@gmail.com

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

Cappella de' Picenardi – frazione Vighizzolo-via Cappella 14

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

Con riferimento al progetto di fattibilità tecnica ed economica del raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Piadena lo scrivente, proprietario, comproprietario e conduttore di terreni, titolare di azienda agricola ubicata nel territorio comunale di Cappella de' Picenardi (fraz. Vighizzolo), direttamente interessata dall'opera in progetto ritiene necessario evidenziare alcune impattanti criticità e formulare le relative richieste di modifica del progetto.

I rilievi, pur essendo specifici agli interessi dello scrivente, sono allineati a 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 nel territorio comunale; rappresenta un grave danno per le attività in essere e viene generata in modo particolare da due caratteristiche sostanziali del progetto:

- 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.

b) Cavalcavia ferroviario: lungo la strada provinciale n. 28 è previsto un sovrappasso ferroviario che, nel caso di realizzazione come da progetto, determinerebbe una serie di impatti e criticità riconducibili a:

- maggiore impatto visivo e fisico del nuovo manufatto stradale realizzato in sopraelevazione e implementato per tenere conto dell'aumentata distanza tra il nuovo doppio binario e il previsto percorso autostradale Cremona-Mantova precedentemente progettato. Si ricorda che il progetto autostradale, sulla cui realizzazione le recenti notizie diffuse all'opinione pubblica fanno trasparire più che concrete incertezze sulla positiva materializzazione, è ormai datato di oltre vent'anni e, probabilmente, difficilmente attuabile o collocabile in connessione con altre opere e/o infrastrutture.

- grave sconfigurazione del fondo agricolo e dei diversi appezzamenti coinvolti modificando l'esistente tessuto podereale, con conseguenti gravi danni patrimoniali ed economico-gestionali dovuti alla neoformazione di reliquati e superfici di piccole dimensioni poco o del tutto non accessibili, e quindi sconvenienti nell'esercizio di impresa, o decisamente improduttive. Inoltre, la costruzione di cavalcavia in vicinanza alla viabilità esistente (comunale e interpoderale) determina reciproche connessioni (accesso e recesso) che necessitano adeguate curvature, in assenza delle quali si verrebbero a determinare condizioni di pericolo, considerate anche le grandi dimensioni dei mezzi agricoli attuali o degli autoveicoli (autocarri/autotreni) impegnati nei quotidiani servizi di autotrasporto alle aziende agricole del territorio. Nel caso del sottoscritto si verrà a creare una evidente separazione di continuità di alcuni appezzamenti per la lavorazione dei quali verranno richiesti maggiori tempi lavoro per le ordinarie attività meccanizzate e allungamento dei percorsi di accesso obbligatoriamente su strada pubblica con relativi rischi di circolazione e inevitabile sensibile aumento dei costi di produzione.

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 di irrigazione Colatore Frera, Colatore Ferrata, Roggia Porrina, Roggia Porro, indispensabili per l'irrigazione e il drenaggio di un ampio areale agricolo e il drenaggio dell'abitato della fraz. Vighizzolo. Oltre a questo si segnala una fitta rete di colli 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 per l'abitato. Le soluzioni progettuali proposte rendono particolarmente difficili le manutenzioni nelle ampie aree reliquate e intercluse oltre a richiedere un importante adeguamento di tutta la rete idraulica coinvolta dalle nuove opere.



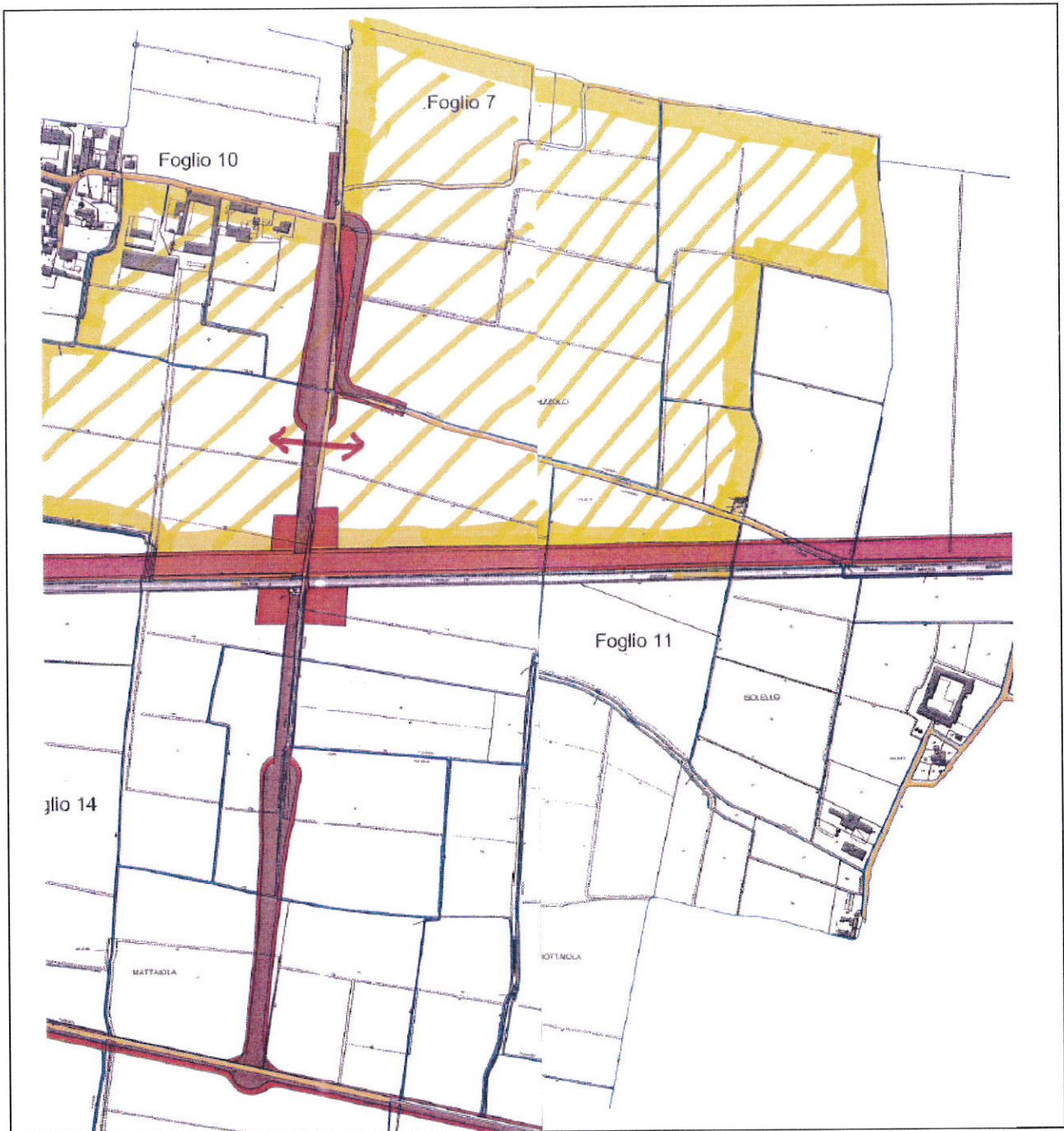
3) IMPATTO SULL'IMPRESA AGRICOLA: oltre ai danni precedentemente prospettati la soluzione presentata determina un aumento dei costi di produzione, incremento dei vincoli e limitazioni a futuri sviluppi aziendali, riduzione del valore dei terreni e della redditività aziendale. E' chiaro che questo genererà maggiori costi relativi alle indennità di esproprio e risarcimenti danni.

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 notevole evoluzione dei mezzi agricoli e di trasporto. Le macchine agricole in uso attualmente raggiungono dimensioni notevoli sia in termini di larghezza operativa superiore ai 3.20/3.30 m sia in termini di peso operativo superiore alle 50 t. Inoltre la viabilità dei mezzi di trasporto è particolarmente significativa per tutto l'anno per il trasporto di mangimi, latte e animali, e ancora di più nei periodi relativi alla raccolta delle colture cerealicole e foraggere tenuto conto della presenza di una importante sede operativa del Consorzio Agrario Provinciale.
- c) Che la progettazione della rete idraulica sia accurata e crei anche durante la fase di esecuzione delle opere il minore impatto possibile sull'attività agricola in quanto irrigazione e drenaggio sono indispensabili per le colture agrarie e il drenaggio per il paese.
- d) Che si possa ristabilire un collegamento diretto fra i due corpi aziendali creati dal cavalcavia ferroviario, consentendo il transito agricolo di attraversamento sotto il viadotto, come evidenziato (←→) nell'allegato grafico .
- e) Che si chiarisca come si potrà accedere alla rete idraulica della zona di progetto (ferrovia-autostrada), considerando che, data la lunghezza degli acquedotti, ci sarà necessità frequente di manutenzione ordinaria, straordinaria e di emergenza. Altresì chi dovrà o potrà farlo.
- f) 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.

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 l'amministrazione comunale e in particolare la costruzione del nuovo binario in affiancamento all'esistente. Infine si sottolinea che l'incremento degli impatti sopra riportati relativi alla progettazione proposta è permanente a fronte di disagi temporanei che le soluzioni migliorative sopra prospettate potrebbero generare.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo



Data 18.01.2024

Lena Gianpietro