



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

STATI GENERALI CLIMA AMBIENTE SALUTE

PROVINCIA DI CREMONA (3)

RADDOPPIO DELLA LINEA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA

TRATTA CODOGNO – PIADENA

Incontro online del 17 gennaio 2024 nell'ambito del procedimento di Dibattito Pubblico

Con la Commissaria Straordinaria *Chiara De Gregorio*, il Coordinatore del Dibattito Pubblico *Raoul Saccorotti* e *Giovanni Tamburo* e *Rosa Pannetta* di *Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.*

Relazione introduttiva a cura degli
Stati Generali Clima Ambiente e Salute della Provincia di Cremona

Ringraziamenti

Grazie per la disponibilità ad incontrare la nostra delegazione degli Stati Generali Clima Ambiente e Salute, oggi composta dal sottoscritto Vacchelli Cesare e da Marco Pezzoni. Un incontro finalizzato ad affrontare e approfondire tematiche e proposte da noi in parte già avanzate nei contributi al dibattito pubblico già inviati.

Premesso che riteniamo il progetto del RADDOPPIO DELLA LINEA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA, TRATTA CODOGNO – PIADENA, oltremodo utile, importante e strategico, atteso da decenni dal territorio e di cui condividiamo gli obiettivi, ci preme tuttavia segnalarne, con spirito costruttivo, le criticità, nonché un aspetto che potrebbe avere ripercussioni negative sulla salute dei residenti interessati.

ELETTRODOTTO 130KV

Si tratta dell'elettrodotto Terna da 132 KV fra le cabine primarie esistenti di *e-distribuzione* di Piadena e Cella Dati, con funzione di alimentazione della nuova linea ferroviaria, e che si sviluppa in maniera lineare in direzione Nord Est fino a raggiungere la cabina primaria di Piadena, con ipotesi A e B di tracciato.

Numerosi e qualificati sono gli studi effettuati nel mondo che correlano la presenza dei "CEM" (campi elettromagnetici) a bassa frequenza e danni all'uomo. (vedi link di collegamento in calce alla presente). Tra questi:

Indagine eseguita dalla Università di Modena e RE e università USA sulla relazione causale tra vicinanza alle linee di alta tensione ed insorgenza di leucemia infantile. Risultato: confrontando la presenza di questa malattia tra bambini che hanno vissuto a < 100m rispetto a quelli >400 m il rapporto è stato di 2 a 1 !"

Importante è il riconoscimento dello IARC, che nel 2001 ha classificato quale POSSIBILE cancerogeno (2B) i CEM a bassa frequenza.

Si segnala inoltre che l'abitato di *Pontirolo Capredoni*, frazione del Comune di *Piadena Drizzona*, risulta già interessato dall'attraversamento a nord, e a poche decine di metri dalle abitazioni, dell'elettrodotto TERNA in alta tensione a 130 kVolt, che parte dalla cabina primaria di Pessina

Cremonese e arriva alla sottostazione RFI di Piadena. Risulta utile ricordare in proposito come, nel recente passato, **fra i pochissimi bambini ivi residenti si è già registrato un caso di leucemia.**

La realizzazione della nuova linea ad alta tensione, prevista per alimentare la nuova linea ferroviaria, oltre che lambire altri abitati parrebbe interessare nuovamente anche quello di *Pontirolo Capredoni*.

Tutto ciò premesso, riteniamo che le motivazioni sopra richiamate suggeriscano la necessità che venga posta particolare attenzione **all'impatto sulla salute che la prevista infrastruttura potrebbe avere sulla popolazione interessata.**

Si chiede pertanto che la stessa venga realizzata mediante interrimento della linea, almeno nei tratti cui lambisce gli abitati ad una distanza tale per cui potrebbe rappresentare un serio pericolo sanitario, in particolare per la popolazione infantile.

QUESTIONE SEDIME 2° BINARIO ED ESECUZIONE IN VARIANTE DEL TRATTO PIADENA-CREMONA

Uno dei meriti del procedimento di "Dibattito Pubblico", è quello di aver fatto emergere criticità e contraddizioni di un progetto che lascia aperte questioni complesse, su cui riteniamo necessario che venga fatta la massima chiarezza.

Una di queste è quella relativa alla **presenza del sedime per il secondo binario** della linea ferroviaria Mantova -Cremona, secondo noi già previsto durante la realizzazione dell'attuale linea, e **rispetto al quale vi abbiamo chiesto conferma circa la sua esistenza e collocazione.**

Accanto a ciò, la nostra necessità di **capire la motivazione della scelta progettuale di realizzare il raddoppio nel tratto Cremona-Piadena** in presenza di esercizio, ma con la realizzazione di una nuova sede a doppio binario in variante, a distanza di circa 20,50 m. dal binario esistente, **contrariamente a quanto previsto nel PTFE del 2018**, in cui si prevedeva, sempre con la linea in esercizio, *"...la realizzazione del binario di raddoppio a 5,50 m. dal binario esistente, in sinistra o in destra a seconda delle necessità funzionali e delle condizioni al contorno."*

INTERFERENZE CON IL PROGETTO DELL'AUTOSTRADA CR-MN

La progettazione del raddoppio ferroviario della linea Codogno-Mantova, nel tratto da Cremona a Mantova, ha dovuto tener conto della presenza in adiacenza del progetto dell'autostrada regionale Cremona-Mantova, e ciò ne ha condizionato pesantemente lo sviluppo, allungandone i tempi, e costringendo a realizzare, ad esempio, manufatti molto più impattanti per poter sovrappassare entrambe le infrastrutture. **Tutto ciò ha determinato anche la lievitazione dei costi dell'opera ferroviaria**, aspetto quest'ultimo oggetto di un nostro quesito, formulato in occasione del DP di Cremona del dicembre scorso, e teso a conoscere in modo puntuale l'entità di questi maggiori costi.

Un progetto mai approvato in via definitiva da nessuna conferenza dei servizi e dalla stessa Regione, e che dopo avere impedito per oltre vent'anni la realizzazione delle opere viabilistiche necessarie al territorio, ora continua a condizionare lo sviluppo di una mobilità sostenibile in questa area della bassa padana, e di cui il potenziamento della rete ferroviaria rappresenta il cuore del progetto di un nuovo e moderno modello di mobilità.

Quello della Cr-Mn è un progetto molto contestato, bocciato più volte dalla stessa Regione per insostenibilità economico-finanziaria dovuta alla mancanza di adeguati flussi di traffico, con un vincolo di salvaguardia urbanistico sulle aree interne al corridoio individuato, ampiamente scaduto, e che nessun privato vuole realizzare per gli indici di bancabilità e redditività fuori mercato.

Ora, l'unico scenario ipotizzabile è quello nelle mani dei giudici del TAR e del Tribunale Civile di Milano: nel caso la Regione dovesse soccombere in giudizio si troverebbe a dover risarcire la concessionaria con circa 150 Mln di euro, mentre in caso contrario verrebbe dichiarata la decadenza del concessionario e il risarcimento in favore della Regione di 25 Mln di euro.

La politica e le istituzioni dovrebbero quindi, e finalmente, prendere atto della situazione, assumersi le proprie responsabilità, e mettere la parola fine alla pluridecennale vicenda di questo progetto autostradale.

Per questo nelle nostre osservazioni abbiamo **chiesto anche ad RFI e agli attori di questa opera ferroviaria di appoggiare la nostra richiesta di cancellazione dalla programmazione** regionale del progetto autostradale della Cr-Mn. Scelta che toglierebbe la stessa Regione da questa situazione di impotenza, e che renderebbe meno impattante e costoso l'intervento di raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Mantova, almeno nel tratto da Cremona a Piacenza.

Che ruolo potrebbe giocare RFI in questa partita? Ritenete possibile una forma di sinergia al fine di raggiungere questo obiettivo?

TEMPI REALIZZAZIONE

Altro tema fondamentale è rappresentato dai **tempi di realizzazione del suddetto raddoppio ferroviario, il cui cronoprogramma ne vede la conclusione alla data del 2036/2038**, cioè ben dieci anni dopo il loro avvio. Considerato che per il tratto Piacenza-Mantova di 34 km, e con il ponte sul fiume Oglio, i lavori avranno una durata di tre anni, logica vorrebbe che proporzionalmente, quelli per il tratto Piacenza-Codogno di 50 km e con il ponte sul fiume Adda, dovrebbero avere una durata di circa quattro anni e mezzo.

Considerato che in occasione del **confronto con il sindaco di Cremona e le categorie economiche del novembre 2022**, la Commissaria straordinaria Ing. Chiara De Gregorio, dopo aver fatto il punto sul progetto complessivo, si era soffermata sul tratto Piacenza-Codogno, fornendo le seguenti informazioni:

- 950 i milioni previsti come spesa complessiva, di cui 715 mln già finanziati nel contratto di programma 2022/2026;
- Entro il 2025 conclusione gara e assegnazione lavori;
- 2026 possibile avvio dei lavori;
- **2030 possibile fine dei lavori;**

Come mai ora si prevedono tempi così biblici per un'opera tanto necessaria ed attesa?

Siamo convinti che la risposta al quesito debba ricercarsi ancora una volta nella presenza **"ingombrante" dell'agonizzante progetto dell'autostrada della Cr-Mn**, che ancora una volta si cerca di tenere in gioco. Costi quel che costi!

A supporto di tale tesi vogliamo prendere a riferimento anche quanto esposto nel DOSSIER DI PROGETTO del RADDOPPIO DELLA LINEA CODOGNO – CREMONA – MANTOVA, TRATTA CODOGNO – PIADENA, capitolo **2.2 Studio di trasporto e Analisi Costi Benefici**, condotto nell'ambito del PFTE con

lo scopo di analizzare **gli effetti prodotti alla mobilità, sia merci che passeggeri, dall'investimento, ed in cui si evidenzia un significativo e positivo decremento del traffico stradale** sia per i viaggiatori che per le merci. In proposito abbiamo formulato un preciso quesito per conoscere quale sarà ad esempio la riduzione del traffico veicolare, sia pesante che leggero, relativamente alla SS10, l'arteria più importante di collegamento tra le città di Cremona e Mantova, espressa però in termini di Traffico Giornaliero Medio (TGM). **Questo dato potrebbe confermare il potenziale decremento dei già inconsistenti flussi di traffico sull'autostrada Cr-Mn**, previsti dalla stessa Regione, e stimati alla data del 2045 in 23.000 veicoli di cui 8.370 pesanti, che renderebbero, se possibile, ancora più inutile e insostenibile la sua costruzione.

Riteniamo pertanto di fondamentale importanza rendere i tempi di realizzazione dell'opera i più brevi possibil, anche al fine di:

- dare senso e continuità alla realizzazione del primo lotto;
- dare funzionalità all'intera tratta per dispiegare le grandi potenzialità;
- anticipare il ritorno economico dell'investimento;
- non vanificare anni di disagi da parte di studenti, lavoratori e pendolari;
- mettere in esercizio un importante e alternativo collegamento strategico, in particolare per le merci, in sinergia con l'apertura del tunnel ferroviario di base del Brennero, prevista per il 2030/2032;
- consentire in tempi brevi anche la realizzazione dei previsti raccordi ferroviari, di cui abbiamo fatto cenno nelle nostre osservazioni, che insieme all'auspicato e altrettanto importante potenziamento della linea ferroviaria Parma-Piadena-Brescia, consentirebbe un ulteriore e significativo alleggerimento del traffico, in particolare pesante, sulla viabilità ordinaria;

Grazie per l'attenzione.