

(Lettera inviata al settimanale "Inprimapagina" di Crema)

Approvato un Piano Provinciale della mobilità con i paraocchi

Pendolari e merci per l'Europa possono attendere

Perché non si parla dell'Alta Velocità da Cremona con Piacenza, Fidenza,
Parma e Brescia

La Provincia di Cremona scopre, all'alba del 19 febbraio 2004 giorno di presentazione del Piano Integrato della Mobilità, che i cremonesi usano il treno. Interessante leggere quanto è scritto a pagina 12 della Relazione Generale: "Un dato inaspettato è che la ferrovia è utilizzata in quote non molto differenti tra chi si sposta all'interno della Provincia (4.703 spostamenti) e chi è diretto all'esterno (5.939 spostamenti). In particolare la ferrovia, oltre che per le relazioni extraprovinciali, è utilizzata negli spostamenti tra Cremona e Crema (più 144) tra Crema e Cremona e persino come mezzo di spostamento locale all'interno dei due maggiori Circondari: il Cremasco con 1.199 spostamenti interni e il Cremonese con 1.585. Dunque il miglioramento del servizio ferroviario potrebbe determinare, su queste relazioni, un trasferimento modale dalla gomma al ferro che, se fosse anche di pochi punti percentuali sul totale delle relazioni interpolo ed extraprovinciali, tuttavia scaricherebbe le tratte stradali più cariche, specialmente nelle fasce orarie di maggior traffico, con effetti positivi percepibili sulla congestione, sulla sicurezza, sull'inquinamento dei punti critici." Tradotto per il cittadino che non ha a portata di mano gli studi, significa che esiste una potenzialità delle ferrovie per trasportare più persone nei loro spostamenti sul territorio cremonese ed oltre, ma che tale potenzialità non è utilizzata. Questo passaggio contenuto nella Relazione Generale del Piano Integrato della Mobilità è la conferma di quanto da noi sostenuto con studi, progetti, lettere sulla stampa locale, regionale e nazionale da almeno 30 anni. E' la palese ammissione di responsabilità dell'Ente Locale, la Provincia di Cremona, cui compete intervenire in materia di pianificazione dei servizi con una visione sistemica e quindi integrata del trasporto pubblico locale. C'è da chiedersi perché tutto questo fino ad ora non è stato fatto. C'è da chiedersi quanto abbia già pagato la comunità cremonese in termini di maggiori costi per gli spostamenti, in termini di maggiore inquinamento e di incidenti stradali per il forte utilizzo del mezzo privato, in termini di costi per il minore utilizzo dei servizi di trasporto pubblico che questa mancata programmazione ha comportato. Il risultato è di fronte a tutti: Cremona continua a registrare un inquinamento atmosferico, causato anche dal traffico, record tanto da essere la prima tra le città medio piccole più inquinate della Lombardia. La politica della chiusura saltuaria del solo centro storico al traffico ha dimostrato di non essere utile ai fini del miglioramento delle condizioni dell'ambiente. Nessuna politica utile al contenimento del traffico privato è stata adottata dalle Pubbliche Amministrazioni cui compete, tra l'altro, anche la tutela della salute dei cittadini. Anzi la scelta del Comune di Cremona di realizzare un parcheggio sotterraneo in Piazza Marconi altro non è che un incentivo a inquinare sempre più la città: e quando il centro storico viene chiuso, che si fa, si lascia l'accesso per il solo parcheggio coperto di Piazza Marconi? Ecco perché una programmazione integrata dei servizi di trasporto pubblico che preveda una maggiore frequenza delle corse ferroviarie, ad esempio ogni 30 minuti anziché la frequenza oraria attuale, integrata da servizi di bus attestati alle stazioni ferroviarie disseminate sul territorio provinciale e da un servizio urbano di bus ad alta frequenza produrrebbe una sensibile diminuzione del traffico stradale diretto a Cremona, contribuirebbe a diminuire il deficit

(regolarmente sanato con le tasse pagate dai cittadini) del sistema di trasporto pubblico del cremonese. Quanto alle potenzialità della rete ferroviaria è sufficiente notare che le ferrovie passano già davanti: al polo universitario e degli istituti tecnici di Via Milano, di Via Sesto e di Via Seminario, all'Ospizio Soldi, alla Fiera di Cremona, all'Ospedale Maggiore, allo Stadio Comunale, alla zona delle società Canottieri lungo il Po. Tutte zone, tanto per fare un esempio ma ve ne sono anche altre come la zona di Via Ghinaglia, di Via S. Bernardo e la zona industriale al Porto Canale, che potrebbero essere servite da bus per una fermata ferroviaria inserita in un sistema di servizi di tipo metropolitano per Cremona e provincia e collegate, quindi, al sistema ferroviario regionale cioè collegate direttamente con Milano. Con la ferrovia si potrebbero collegare i centri commerciali di Gadesco con la stazione di Villetta Malagnino, mentre la stazione di Castelvetro Piacentino, che è già a 500 metri dal centro commerciale Verbena, può essere facilmente collegata con la zona commerciale di Mezzano.

Per quanto riguarda invece il problema dell'inserimento di Cremona con la rete TAV dei treni ad Alta capacità-Alta Velocità che si sta realizzando attorno a Cremona, la Relazione Generale del Piano Integrato della Mobilità cita, a pagina 25, l'interconnessione di Treviglio sulla nuova linea Milano-Brescia-Venezia, mentre Codogno continuerà a servire Cremona da e per Milano utilizzando anche l'interconnessione di Tavazzano-Melegnano. Un po' poco, troppo poco. Si dimentica infatti che la relazione del Censis (ricerca finanziata con i fondi pubblici e quindi dei cittadini) suggeriva che Cremona doveva guardare per il suo sviluppo ad un orizzonte di 360° gradi. Considerato che città come Lodi, Piacenza, Fidenza, Parma e Brescia collegate a Cremona con linee ferroviarie sono inserite sulle linee Alta Capacità Milano-Bologna e Milano-Venezia, come mai non vengono citate per i collegamenti con Cremona? Quale futuro è previsto per le linee che collegano Cremona? E' stata fatta una trattativa con le altre Province e con le Regioni per far inserire Cremona nel più grande progetto infrastrutturale che si sta realizzando nel Paese o no? E se si è trattato, quali sono i risultati? Perché non si informano i cittadini? Non si venga a dire che gli Enti Locali non sono competenti! Città e Province interessate dal progetto del treno veloce gli accordi li hanno fatti eccome e Cremona che ha fatto? Anche per quanto riguarda il trasporto intermodale delle merci la Relazione Generale dedica poco spazio. Cita che in provincia di Cremona vi sono solo 8 stazioni attrezzate per le merci, mentre i cremonesi si servono del centro intermodale Hupac di Busto Arsizio per i traffici diretti in Europa per la "scarsa accessibilità della rete del ferro che non agevola l'uso della ferrovia per il trasporto merci." In questa analisi si omette di sottolineare che Cremona, Cava Tigozzi, Acquanegra Cremonese, Ponte Adda, Casaleto Vaprio e Crema svolgono un servizio di raccordo con industrie localizzate vicino alla ferrovia, mentre Piadena può essere utilizzata per un traffico misto di carico e scarico alla stazione e Casalmaggiore ha un raccordo e il servizio di carrellamento stradale dei carri ferroviari. E' chiaro che in questo caso non ci può essere intermodalità semplicemente perché a Cremona e in provincia non si è ancora voluto individuare dove attrezzare uno scalo per questo tipo di sistema di trasporto largamente utilizzato in tutta Europa, mentre si continuano a realizzare e a programmare nuove zone di insediamenti industriali lontane dalle ferrovie come a Soresina, a Cappella Cantone lungo la strada Paullese e a S. Giovanni in Croce nel casalasco. Per quanto riguarda la gronda merci, la Relazione Generale parla genericamente, a pagina 23, di una gronda sud Novara-Treviglio, legata al progetto Gottardo per i traffici nord-sud Europa, omettendo la questione della nuova linea Pizzighettone-Castelleone, accettando supinamente il progetto della Regione Lombardia e di RFI di una nuova linea che taglia fuori Cremona e che non ne utilizza le potenzialità di sbocco diretto sulla direttrice Fidenza-Pontremolese-Tirreno e Piacenza-Voghera-Genova-Ventimiglia. E' strano poi che la Relazione Generale si infervori, a pagina 18, a parlare dei collegamenti dal nord Europa per il Ponte sullo stretto di Messina quando è noto che

questa opera non fa parte di nessuna Quick Start List: l'Unione Europea ha detto di no a quest'opera. E' noto che la vuole solo l'attuale governo Berlusconi: che cos'è questo, uno scambio di favori? Sulla questione del trasporto delle merci la Provincia di Cremona, farebbe bene a copiare la Provincia di Parma. Leggiamo infatti sul quotidiano "Polis" del 20 febbraio 2004 un articolo dal titolo significativo: "Piu' merci per ferrovia, meno traffico su strada". Un articolo talmente interessante che lo riproduciamo interamente per i lettori e gli addetti ai lavori. Ecco cosa dice l'articolo citato: "Ridurre il traffico merci e la circolazione dei camion. Come? Potenziando il Cepim, l'interporto di Fontevivo e rilanciando il trasporto intermodale. Ugo Danni, assessore ai trasporti della Provincia, ha presentato lo studio realizzato in collaborazione con l'Università di Parma e Cepim spær sviluppare il trasporto merci ferroviario. Angelo Rizzi, docente di logistica industriale alla Facoltà di Ingegneria, ha illustrato i dati della ricerca, condotta in comparazione con altri sei interporti. Il dato interessante e' che appare ragionevolarrivare a 2,6 milioni di tonnellate di merci trasportate per ferrovia entro il 2010. Dal punto di vista della convenienza economica per i trasporti oltre i 500 km di distanza, il sistema intermodale rappresenta già una opportunità interessante. "Gli studi confermano la fattibilità del progetto e le potenzialità del Cepim, a condizione che vi sia organizzazione e servizi efficaci, cura nella movimentazione delle merci e nuove infrastrutture" evidenzia Rizzi. "L' obiettivo è di migliorare le condizioni ambientali, di ridurre il traffico e gli studi di cui disponiamo confermano che è possibile" sottolinea l' assessore provinciale, Danni." Fin qui l'articolo di Polis. Ma questa è Parma. Cremona pensa di ridurre il traffico costruendo 3 autostrade come la Cremona-Mantova, la Tirreno-Brennero e la Brescia-Bergamo-Milano e il 3° ponte sul Po a Cremona. Gli imprenditori che vogliono portare rapidamente le loro merci in Europa e i pendolari cremonesi possono aspettare.

Soresina, 26 febbraio 2004

Ezio Corradi
Presidente Circolo Politico Culturale "S. Pertini"