

Ci voleva la Katoen Natie Italia per far partire l'intermodalità al Porto di Cremona. I belgi iniziano l'attività dopo un anno. A Cremona 'il peduncolo' lo si sta attendendo da 20 anni

Dirk Verwimp: 'La cosa più urgente è sviluppare le infrastrutture esistenti'

Formigoni: "Puntuali i lavori sulle ferrovie lombarde realizzati da R.F.I."

di Ezio Corradi*

Ci volevano i belgi della Katoen Natie per far partire l'intermodalità al Porto di Cremona 40 anni dopo la sua realizzazione. La piattaforma logistica, specializzata per le materie plastiche, inaugurata giovedì 5 febbraio 2004 dopo 1 anno di lavori è destinata ad essere il primo vero esempio della utilizzazione integrata dei sistemi di trasporto per lo spostamento delle merci da Cremona per il nord Italia.

Per il Presidente di Katoen Natie Italia, **Dirk Verwimp** è "importante la possibilità di poter usufruire per il trasporto delle merci della strada, della ferrovia e dell'acqua allo stesso tempo. Sulla base dell'esperienza che ci siamo fatti in Europa, prendendo in considerazione le caratteristiche della Lombardia, ritengo invece che si debbano individuare le vere priorità. E la cosa più urgente da fare è appunto sviluppare le infrastrutture esistenti. La vera urgenza è garantire la navigazione del fiume Po da Mantova a Cremona, vero ostacolo allo sviluppo del trasporto fluviale, piuttosto che realizzare un'opera faraonica (il canale fino a Milano) da 600 milioni di Euro per la quale non si conosce nemmeno il rapporto costi-benefici. Milano - conclude **Dirk Verwimp** - è al centro di un'area ormai deindustrializzata dove ormai sono prevalenti i servizi". Così ha dichiarato il Presidente di Katoen Natie a "La Cronaca" del 31 dicembre 2003: le stesse considerazioni che ho personalmente posto all'attenzione del dibattito politico nel 1996-1997 quando nel Cremonese si riaccise il confronto sul proseguimento o meno del Canale da Pizzighettone fino a Milano-Trucazzano. I belgi della Katoen Natie iniziano la loro attività dopo 1 anno di lavori anche senza la piena navigabilità del Po. A Cremona stiano ancora attendendo, dopo 20 anni, la realizzazione dell'unica infrastruttura stradale necessaria al territorio: il Peduncolo, cioè il raccordo stradale dalla zona industriale del Porto-Canale e dalla Codognese, ex SS 234, per la Paullese, ex SS 415, per eliminare il traffico pesante dalla zona di Cavatigozzi lungo via Milano fino alla periferia ovest di Cremona, dirottandolo sulla circonvallazione di Cremona per l'autostrada A21 Brescia-Cremona-Piacenza, sulla ex SS.10 per Piacenza-Mantova e sulla strada provinciale Giuseppe per S. Giovanni in Croce e Casalmaggiore. Il Peduncolo Porto-Codognese-Paullese non è l'unica opera stradale in ritardo nella Lombardia proiettata sempre più alla rincorsa del fantomatico "Corridoio 5". Ad esempio, nel Polo della nuova Fiera di Milano localizzato a Rho-Però i nuovi capannoni saranno pronti per il marzo 2005 mentre i raccordi autostradali con le autostrade e le circonvallazioni di

Milano sono in grave ritardo. Per quanto l'autostrada Brescia-Milano (Bre.be.mi), o meglio la Ospitaletto-Travagliato-Melzo, il progetto e tutto l'iter devono essere rifatti perché non sono riusciti a far coincidere il tracciato dell'autostrada con quello della nuova tangenziale

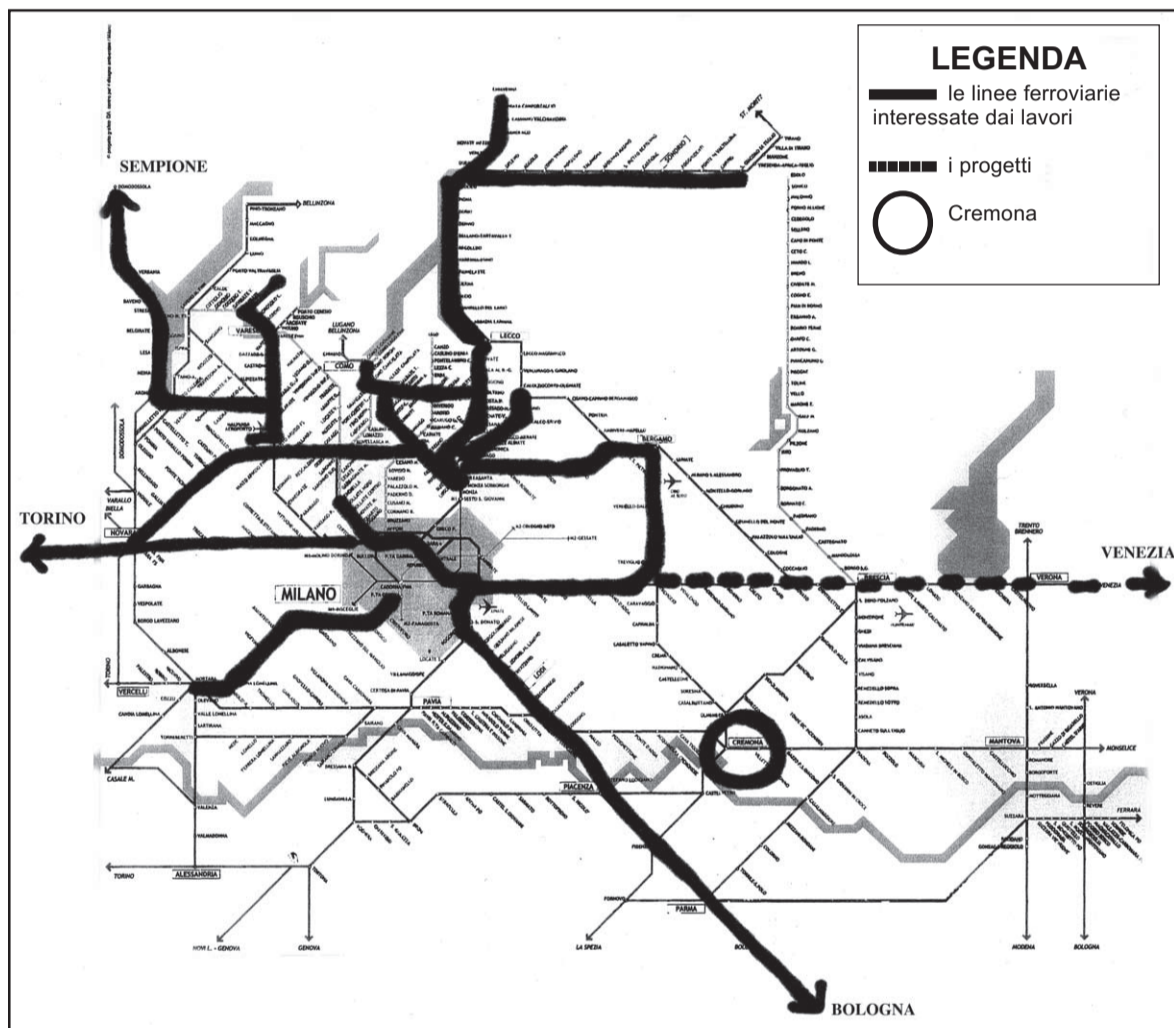
tivata nel 2008), Milano-Torino (completata nel 2008), mentre è stato approvato il progetto preliminare per la Treviglio-Verona e sono in corso i lavori fra Pioltello e Treviglio (attivazione per il 2005). I lavori del Passante di Milano saranno ultimati nel 2006 verso Pioltello e

linee Milano-Monza-Molteno-Lecco e Lecco-Como (entro il 2005 verrà approvato il progetto da realizzare in 5 anni) e il raddoppio della Bergamo Treviglio (attivazione del nuovo servizio per il 2005). Infine per l'accessibilità alla Valtellina è previsto l'ammodernamento della

l'Ambiente **Altero Matteoli** sulla deregulation proposta per la nuova Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale (Unità e Repubblica del 31 dicembre 2003, del 14 e 15 gennaio 2004). "L'Unità" del 31 dicembre 2003 attacca - giustamente - il presidente della Regione Lazio, **Francesco Storace** che "si inventa una autostrada Fiumicino-Formia per il suo collegio elettorale".

L'ex ministro ai Trasporti **Pierluigi Bersani** (DS) afferma nel convegno dei DS tenutosi a Milano il 29 gennaio 2004, presenti tra l'altro l'on. **Pietro Fassino**, l'on. **Franco Raffaldini**, il segretario regionale-consigliere regionale **Luciano Pizzetti**, che in Italia ci vogliono innanzitutto più ferrovie, interporti e autostrade del mare". Concordiamo perfettamente con **Realacci**, **Bandoli**, **Vigni**, **Bersani** nelle critiche e nelle strategie proposte.

Ci domandiamo allora quale è la linea politica dell'Ulivo cremonese, dalla Margherita ai DS. Ci chiediamo come è possibile, di fronte a queste prese di posizione nazionali di esponenti dell'Ulivo, che il Segretario Regionale dei DS, **Luciano Pizzetti**, sostenga l'autostrada Cremona-Mantova nella prossima campagna elettorale così come ha dichiarato nella trasmissione televisiva "Box" andata in onda alla emittente Telecolor di Cremona il 23 gennaio 2004. Dobbiamo desumere che ci sono autostrade cattive (quelle proposte dal centrodestra) mentre quelle proposte dall'incrocio DS-Ulivo-Polo sono quelle buone? Il Segretario Regionale DS sostiene, per l'autostrada Cremona-Mantova, le stesse posizioni degli esponenti locali di Forza Italia, di **Giovanni Rossoni** Consigliere regionale e dell'on. **Giovanni Jacini**. Dov'è la politica alternativa al cen-



Dai belgi una grande lezione per i sostenitori del partito cremonese delle Grandi Opere Inutili

il collegamento noto come "Cordamolle" della SP 19 a sud di Brescia che l'Anas, utilizzando le procedure della Legge Obiettivo senza che la stessa legge includesse tale opera nell'elenco, aveva inizialmente affidato per la realizzazione alla Società Centro Padane, la stessa che gestisce la A21 BS-CR-PC, promotrice del progetto dell'autostrada Cremona-Mantova. Di fronte a queste incertezze il Presidente della Regione Lombardia, **Roberto Formigoni**, ha invece voluto annunciare alla stampa che per quanto riguarda le ferrovie, i tempi sono rispettati. I lavori, progettati e realizzati da R.F.I., sono in orario! Si sta lavorando, infatti sulle linee per l'Alta Capacità Milano-Bologna (at-

est esterna di Milano previsto a Melzo.

Ora l'innesto è previsto a Trucazzano ed anche il territorio cremonese viene intaccato dal nuovo progetto a Rivolta d'Adda. La Provincia di Cremona aveva detto no al primo progetto: ora che farà? Problemi stanno sorgendo anche per

nel 2007 verso Rogoredo.

La Regione darà il suo parere entro poche settimane sul "progetto Gottardo" e sulla gronda ferroviaria nord-est Seregno-Bergamo, mentre il triplicamento Gallarate-Rho sarà pronto entro il 2010. Per quanto riguarda Malpensa, le opere per l'accessibilità all'aeroporto prevedono per il 2012 il collegamento con il collegamento con il Sempione, l'apertura della nuova linea transfrontaliera fra Arcisate (VA) e Stabio (Lugano), il raddoppio della Linea Carnate-Airuno entro il 2006, il potenziamento dell'itinerario merci Saronno-Seregno-Novara (6 progetti) entro il 2008, l'interramento della ferrovia a Castellanza (FNM) è subordinato all'esito del ricorso al TAR. Gli interventi per il servizio ferroviario regionale prevedono il raddoppio della Milano-Mortara (è atteso entro poche settimane il progetto relativo alla tratta centrale), la riqualificazione delle

Colico-Chiavenna e della Lecco-Colico-Tirano: per 5 dei 7 sottoprogetti è prevista la chiusura dei lavori entro dicembre 2004. Come si vede, tutta la Lombardia è un cantiere. Tranne per le ferrovie della provincia di Cremona! Cremona si deve consolare con i ritardi record dei treni pendolari dopo che politici e amministratori comunali, provinciali, regionali e parlamentari si sono totalmente disinteressati del problema ferroviario.

L'elenco citato dal Presidente della Regione Lombardia **Roberto Formigoni**, risultato di un confronto sviluppato da tempo con gli enti locali interessati ne è l'esempio più evidente. Le grandi opere, comunque, tengono banco nel dibattito politico. **Ermete Realacci**, della Margherita ed ex presidente di Legambiente, **Fulvia Bandoli** e **Fabrizio Vigni** della corrente "sinistra ecologista" dei DS criticano giustamente il decreto del Ministro per

Le priorità di Realacci, Bandoli, Vigni e Bersani per le grandi opere: ferrovie, interporti e le autostrade del mare

trodestra proposta e richiesta dall'Ulivo anche nella sua ultima riunione nazionale a Roma il gennaio scorso? Intanto, in attesa delle grandi opere, la Società Autostrade lascia congelare 4000 "clienti" per 7 ore fra Bologna e Firenze durante una nevicata ampiamente annunciata dalla Protezione Civile e nel cremonese i treni continuano a guastarsi e a viaggiare in ritardo. Ha davvero ragione il presidente belga della **Katoen Natie Italia**, **Dirk Verwimp** quando afferma che: "la cosa più urgente da fare (per Cremona) è sviluppare (e far funzionare) le infrastrutture esistenti!". Una bella lezione dall'Europa per i sostenitori del Partito Cremonese delle Grandi Opere Inutili: autostrade Cremona-Mantova e Tirreno-Brennero, Terzo Ponte, Centrale Turbogas.

* **Presidente del Circolo Pertini di Soresina**

Inaugurata ieri la Katoen Natie

Servizio a pag. 23