

IL NODO INFRASTRUTTURE

Gli ambientalisti controbattono



Il primo tratto della via Mantova alle porte della città e, sullo sfondo, il Torrazzo

L'analisi Bonfante: «Flussi solo locali Pochi veicoli non giustificano l'opera»

■ Sulla questione dell'autostrada Cremona-Mantova interviene anche l'ex sindaco di Vescovato, **Maria Grazia Bonfante** con una lettera firmata insieme a **Ferruccio Rizzi**. «Il dibattito attorno alla eventuale costruzione dell'autostrada Cremona-Mantova comincia a diventare surreale: da una parte i sostenitori dell'opera, secondo cui la sua costruzione è la soluzione di tutti i mali del sud della Lombardia. Dall'altra gli oppositori che delineano opere in alternativa che lasciano perplessi. Noi siamo da sempre contrari alla realizzazione dell'opera e assolutamente favorevoli alla riqualificazione della ex statale. Alcune

considerazioni: i flussi di traffico sono da considerarsi in massima percentuale locali e il traffico reale tra i due capoluoghi si traduce in poche migliaia di veicoli che non giustificano l'opera. Per quanto riguarda il raddoppio della ferrovia Codogno-Cremona-Mantova, siamo convinti che serva a qualcosa? E che invece, con una spesa decisamente inferiore, portare a una gestione digitale dei flussi di traffico ferroviario risolve alla radice il problema? E per quanto riguarda il lamento di automobilisti e sindaci sulla lungaggine dei passaggi a livello, vi invitiamo ad andare in Francia, Germania, Austria ecc. dove la chiusura (ormai

gestita in digitale) prevede dei tempi che variano dai 10 ai 23 secondi in base alla lunghezza del treno, cioè meno di un semaforo in città. Siamo sicuri che serva spendere per sovra/sottopassi solo per mancanza di ammodernamento dei sistemi? Altro lamento è dato dai carichi pesanti che rendono molto onerosa la manutenzione stradale. Qui ci rivolgiamo alla Regione Lombardia, riteniamo un investimento utile e produttivo costruire i raccordi ferroviari con gli stabilimenti (alcuni ci sono già) e porre in essere dei protocolli per cui una buona parte dei materiali viaggiino su treno e non per strada».

I Comitanti no autostrada «Allargare la ex Statale»

«Unica ipotesi concreta, fattibile e sostenibile». Bocciate anche le quattro corsie

I VERDI

di MASSIMO SCHETTINO

LADINA: «BENE TONINELLI, ORA IL PROGRAMMA DEI LAVORI»

■ «La notizia che il ministro **Daniilo Toninelli** ha bocciato la realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova la riteniamo una decisione saggia e tale da sbloccare una situazione assurda perché protesa esclusivamente a realizzare ex novo un'autostrada destinata a produrre un danno enorme all'ambiente ed un imponente consumo di suolo agricolo». È quanto scrive **Andrea Ladina**, consigliere nazionale dei Verdi. «La Federazione dei Verdi di Cremona chiede di conseguenza al ministro **Toninelli** un cronoprogramma entro il mese di dicembre 2019 per avviare i lavori di riqualificazione dell'ex statale 10 in previsione del suo completamento entro l'estate del 2021. Il nostro territorio ha bisogno di un collegamento più efficiente tra le due città capoluogo e siamo convinti che ciò possa avvenire con una grande riqualificazione della statale 10, realizzando opportuni svincoli e tangenziali che avrebbero anche il beneficio di decongestionare i comuni attraversati. L'esempio è la riqualificazione della **Paullese** avvenuta non già realizzando una nuova autostrada bensì valorizzando in gran parte il tracciato esistente». I Verdi non sostengono «alcuna nuova autostrada nel sud della Lombardia bensì il potenziamento della viabilità esistente oltre alla realizzazione, sul nostro territorio, di una rete ferroviaria di respiro europeo attraverso la creazione della **Ti-Bre** ferroviaria».

■ No all'autostrada e no anche alla trasformazione in superstrada a quattro corsie della ex Ss10. Secondo il coordinamento dei Comitanti contro le autostrade Cr-Mn e Ti-Bre, tra le ipotesi considerate, «l'unica concreta, fattibile e sostenibile» è «la riqualificazione in sede della provinciale, facendola diventare una strada extraurbana secondaria di categoria C1 (strada ad una carreggiata dell'ampiezza di 10 metri e mezzo), dal costo di 78 milioni di euro, che diventano 130 con le tangenziali mancanti di Castellucchio, Ospitaletto, Curtatone e Cicognolo». Sulla base di questa considerazione, i Comitanti chiedono al **Pirellone** «di dichiarare decaduta la convenzione di concessione con Stradivaria». I Comitanti poi osservano che «in Lombardia i 16,5 milioni di spostamenti giornalieri avvengono nel seguente modo: il 90% entro i 20 chilometri e di questi il 75% entro i 10. E che solo il 7,10% delle merci viaggia su ferro, mentre il restante 92,9% ancora su gomma». E quindi chiedono «che le risorse promesse (488 milioni di euro) per finanziare la Cr-Mn vengano confermate, e destinate, attraverso un preciso accordo di programma tra Regione, Anas, Province ed enti locali, a tutti quegli interventi, sulla viabilità e sulle ferrovie, in grado di migliorare sensibilmente, e in modo sostenibile, la vita di studenti, lavoratori e pendolari». Si tratta di un'ipotesi - scrivono i Comitanti - «da noi presentata in regione il 17 luglio scorso e illustrata insieme alle altre martedì al tavolo regionale sulle infrastrutture: «Scenario ulteriore - Strada a una corsia per senso di marcia, si tratterebbe di una ricalibratura (piattaforma categoria C1) dell'esistente».

«Una proposta - scrivono i Comitanti in un'analisi susseguente al tavolo - che dai tecnici dell'assessorato regionale ai trasporti e alle infrastrutture aveva ottenuto un giudizio positivo, sia dal punto di vista tecnico che



Un momento della protesta organizzata dalle forze contrarie all'autostrada Cremona-Mantova martedì all'esterno del Pirellone in occasione del tavolo sulle infrastrutture

di quello del grado di approfondimento e dei parametri presi in considerazione nella sua stesura». Tuttavia durante l'incontro era stato sottolineato che «l'ipotesi pur apparendo percorribile non risolve le attuali gravi problematiche di promiscuità delle componenti di traffico (congestione e sicurezza) legate soprattutto all'alta percentuale di traffico pesante presente sull'arteria e quindi della sicurezza della circolazione». Un rilievo al

quale i Comitanti ribattono spiegando che «la percentuale di traffico pesante è diversamente distribuita sulla strada provinciale, da Cremona a Mantova. Il dato più significativo si registra all'altezza di Piadena (il 28%) ed è dovuta all'attività proveniente da un insediamento logistico locale. Questa criticità, in generale sarebbe risolvibile, come denunciavamo da tempo, con la realizzazione del **Ti-Bre** ferroviario 'soluzione Piadena', con il po-

tenziamento ed elettrificazione della **Brescia-Piadena**, con il previsto raddoppio della **Mantova-Piadena-Codogno** e con la realizzazione di alcuni raccordi ferroviari». I Comitanti arrivano alla loro proposta dopo un'analisi dei cinque scenari illustrati martedì al tavolo regionale. «Il primo e clamoroso dato - notano - è quello rappresentato dagli scenari A e B (prosecuzione dell'attuale concessione o nuova con-

cessione), in cui si accantona definitivamente l'ipotesi di realizzazione dell'autostrada regionale Cr-Mn in project financing: sia con l'attuale concessionario, sia con un'eventuale nuova gara. Dopo che la maggioranza delle forze politiche e le istituzioni, in modo trasversale, hanno sostenuto, fin dal 2002, questa scelta come strategica, ora, in seguito ad una doverosa verifica di merito da parte dell'ente concedente (che noi da tempo abbiamo sollecitato), emerge l'insostenibilità economico finanziaria di questo progetto, in quanto non supportato dai necessari flussi di traffico atteso». Il pedaggio per autovettura in entrambi gli scenari sarebbe di 7 euro per l'intera tratta. Pedaggi più bassi potrebbero essere applicati nel caso dello scenario C, affidamento della concessione ad una società pubblica partecipata da regione Lombardia, con incremento dell'utenza. Ma anche questa ipotesi è bocciata «perché basata sulla stessa insufficienza di flussi di traffico». Infine i Comitanti sono contrari anche alla riqualificazione a doppia carreggiata della provinciale, «una soluzione - osservano - che porterebbe con sé, oltre al fortissimo impatto ambientale, almeno altri due forti elementi di criticità: l'assenza di opere compensative per i territori attraversati e l'impossibilità per Regione Lombardia di effettuare futuri investimenti sull'intero territorio lombardo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Virgilio replica alle accuse di Malvezzi «Fare squadra senza polemiche per portare a casa il risultato»

■ Dopo le accuse del capogruppo di Forza Italia in Consiglio comunale, **Carlo Malvezzi**, che aveva criticato l'assenza del sindaco **Gianluca Galimberti** al tavolo di martedì in Regione sulle infrastrutture, arriva la replica del vice sindaco **Andrea Virgilio** che si chiede: «Cosa significa fare sistema per un territorio? Soprattutto per una realtà come la nostra, che da decenni chiede, inascoltata, collegamenti adeguati su ferro e su gomma? Significa - spiega Virgilio - avere la determinazione di condurre un gioco di squadra, accantonando divisioni e polemiche. Comporta anche la responsabilità di individuare la



Il vice sindaco **Andrea Virgilio**

scelta migliore per il territorio. Perché sul collegamento con Mantova è prima di tutto necessario vedere tutte le carte e svelare i possibili bluff. Di fronte a scenari diversi il territorio deve decidere e soprattutto deve portare a casa il risultato. E invece ci ritroviamo profili più attenti a iniettare veleni non solo all'interno di un centrodestra sempre più diviso, che ha l'enorme responsabilità di avere ignorato per decenni alcune gravi carenze infrastrutturali, ma anche polemiche sterili come quella del consigliere comunale **Malvezzi**, così attento oggi ad essere presente a Milano per rappresentare non so cosa,

così poco attento ieri quando da consigliere regionale faceva spallucce di fronte ai silenzi della sua giunta sull'intera partita dei collegamenti ferro e gomma. È inutile accorgersi solo adesso dell'assenza della Lega su qualunque partita infrastrutturale riguardi Cremona. È assurdo dividersi fra favorevoli all'autostrada o altro, la cosa importante oggi è attraversare un territorio, farlo in modo adeguato ed efficiente; una nuova infrastruttura a pedaggio era la soluzione per garantire la sostenibilità economica dell'opera. Se oggi ci sono condizioni diverse verifichiamo. Se oggi Regione Lombardia prospetta due opzioni differenti, chi governa un territorio ha il dovere di verificarne la concretezza. E un ministro che presenta un'alternativa all'autostrada ha l'enorme responsabilità di fornire al più presto un progetto preciso, con risorse certe, senza giocare sui destini di un'intera comunità».